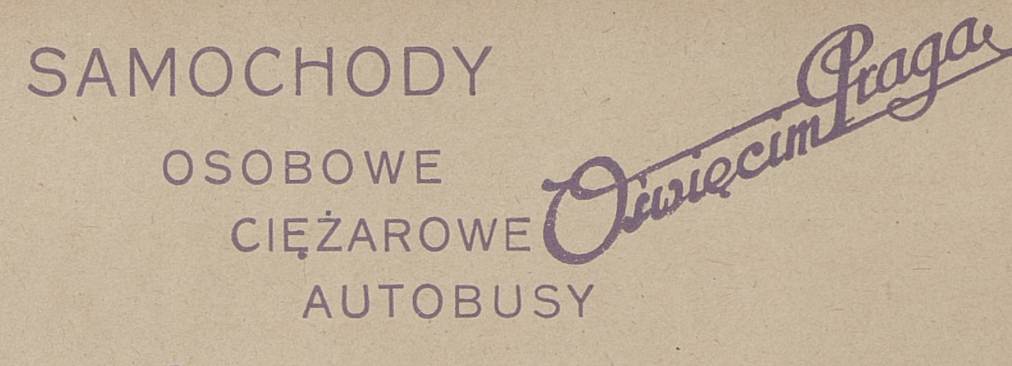

auto
Z
Marzec 1931 Rok
W. SIEMIĄTKOWSKI.



OŚWIĘCIM-PRAGA

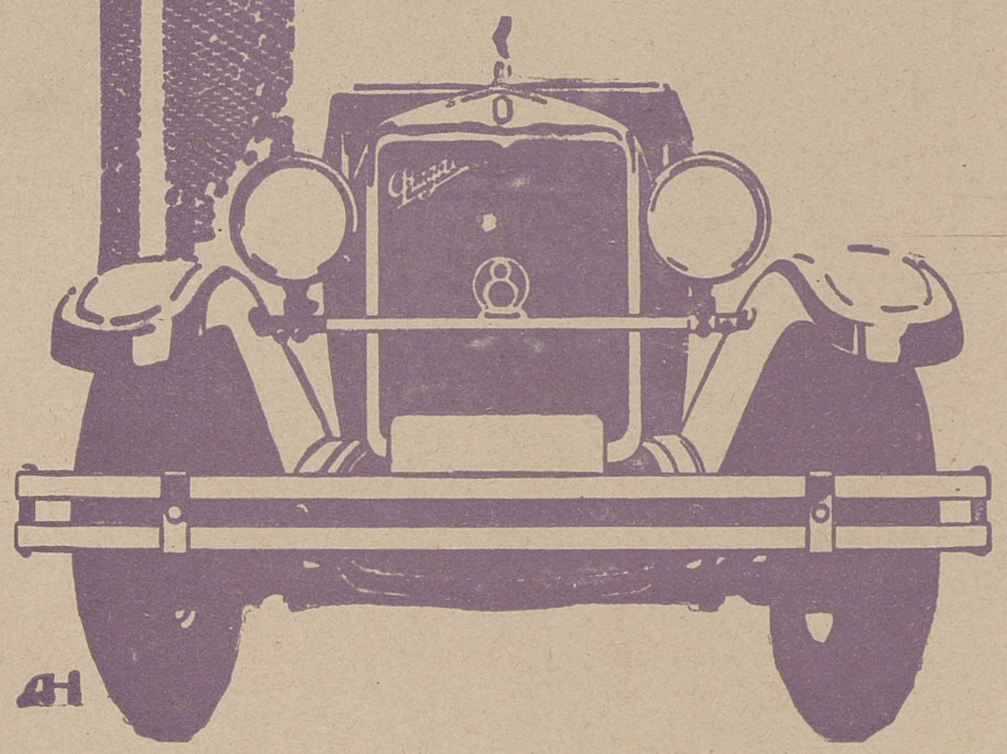
Znaczna zniżka cen wobec częściowego wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy i składy części zapasowych w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO"

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34. Telegr. „Centropług"
WŁOCŁAWEK; ul. Toruńska 2.
ŁÓDŹ: Wólczańska 188.
CZĘSTOCHOWA: II. Aleja 42.
SOSNOWIEC: Dęblińska 7
KATOWICE. Plac Wolności 9, tel. 31-4
KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 156-16 salon wystawowy Plac Szczepański (Gmach Starego Teatru).
POZNAŃ: Plac Wolności 11, tel. 55-33 Telegr. „Autopraga".
LWÓW: Jagiellońska 7, Tel. 3-05.
TORUŃ: ul. Prosta 22.



OŚWIĘCIM

Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47 Oświęcim II
Telegr. „Famis"

„VESTA"

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie—Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18 Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

NAGRODY SPORTOWE I WYTWORNE UPOMINKI

KUPUJEMY W MAGAZYNIE WYKWINTNEJ GALANTERJI

„ALEKSANDER"

NOWY-ŚWIAT 41. Telefon 689-63.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE SP. AKC.

BIELSKO, SLĄSK

Telefon 2043

Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE

SAMOCHODOWE

TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.



OPONY

DĘTKI




Zarówno

DO WOZU CIĘŻAROWEGO

jak i do

SAMOCHODU

OSOBOWEGO

POSIADA



ODPOWIEDNI I WŁAŚCIWY TYP

PNEUMATYKÓW!

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK:

„ENGLEBERT" POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA WYROBÓW GUMOWYCH

WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 5. TEL. 794-28, 442-98.

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY

OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA Z GAŚNIC

„KNOCK OUT" TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT" TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

FOTOGRAF POLSKI

ARTYSTYCZNIE ILUSTROWANY, NAJWIĘKSZY W POLSCE MIESIĘCZNIK FOTOGRAFICZNY

pod redakcją St. Schönfelda

zawiera:

Artykuły poświęcone szerzeniu sztuki fotograficznej, wiadomości o technice, optyce, sposobie używania przyborów fotograficznych i przepisy. Artystyczne reprodukcje najwybitniejszych fotografików krajowych i zagranicznych.

PRENUMERATA W KRAJU ŁĄCZNIE Z PRZESYŁKĄ

kwartalnie zł. 4. półrocznie zł. 8 rocznie zł. 15, zagranicą zł. 20 rocznie

ADRES ADMINISTRACJI

Warszawa, ul. Czackiego 3/5 Tel. 656-34

Konto P. K. O. 4832



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 3 Marzec 1931

SPIS RZECZY

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

auto

marzec 1931

Regulamin X-go Międzynarodowego Raidu A. P.

Regulamin tegorocznego, a dziesiątego z kolei międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski został już ogłoszony drukiem przez Komisję Sportową. Pełny tekst regulaminu podajemy na końcu numeru, a na tem miejscu chcemy omówić zasadnicze jego cechy i zmiany wprowadzone w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Praca nad nowym regulaminem prowadzona była przez Komisję Sportową przez całą prawie jesień ub. r. Do rozpatrzenia wpłynął szereg wniosków zmierzających do wprowadzenia większych lub mniejszych poprawek w regulaminie poprzednim. Z całem jednak uznaniem należy podkreślić ostrożność Komisji Sportowej, która wprowadziła ostatecznie tylko takie zmiany, których celowość i potrzeba wykazane zostały przez doświadczenie.

Więc przedewszystkiem utrzymana została zasada podziału samochodów według ceny sprzedażnej. Podział ten wprowadzony po raz pierwszy w zeszłym roku „zdał swój egzamin" i był z zadowoleniem przyjęty zarówno przez firmy jak i przez ogół automobilistów. Pozatem utrzymane zostały z pewnemi tylko zmianami wszystkie zasadnicze próby, a więc: próba sprawności maszyn i regularności jazdy, dwie próby szybkości płaskiej, próba szybkości górskiej i badanie samochodu po zakończeniu raidu.

Trasa raidu tworzy trzy pętle po tysiąc kilometrów z węzłem głównym w Warszawie. Dzięki temu sprawa parkowania i zakwaterowania uczestników została ogromnie uproszczona. Zmniejszy to koszty uczestnictwa dla zawodników, a stolica będzie miała możność trzykrotnie oglądać samochody raidowe.

Na początku pierwszego i na końcu trzeciego etapu odbędzie się próba szybkości płaskiej. W środku drugiego etapu odbędzie się próba szybkości górskiej. W związku z tem drugi etap podzielony będzie na dwa półetapy i na każdym z nich oddzielnie będzie obowiązywało zachowanie przepisanych średnich szybkości.

Obydwie próby szybkości płaskiej odbędą się na dystansach trzech kilometrów i będą składały się właściwie każda z dwuch prób. Najpierw będzie notowana szybkość na jednym, pierwszym kilometrze (ze startem z miejsca) i kilometr ten będzie służył jednocześnie jako rozbieg do wykazania maksymalnej szybkości na następnych dwuch kilometrach. W porównaniu z rokiem ubiegłym widzimy tu bardzo ważną zmianę. W roku ubiegłym mieliśmy próbę na dwóch kilometrach ze startem z miejsca. Był to dystans za mały do wykazania maksymalnej szybkości samochodu i za duży dla określenia t. zw. zrywu. Natomiast w roku bieżącym będziemy mieli wykazaną oddzielnie zarówno jedną jak drugą zdolność maszyny, co jest bardzo ważne przy wyborze samochodu do szybkiej jazdy sportowej lub do użytkowej jazdy po mieście.

Różnice pomiędzy wynikami pierwszej i ostatniej próby będą świadczyły o tem czy trudy raidu odbiły się na sprawności maszyny czy nie, jednakowoż punkty dodatnie ani ujemne za to porównanie wystawiane nie będą.

Co dotyczy próby górskiej, to wymagania minimalnej szybkości zostały nieznacznie podniesione: dla kat. I — 32 km/godz. zamiast 30, i dla kat. II — 39 km/godz. zamiast 38.

Jako nową rzecz wprowadzono do klasyfikacji punkty dodatnie za nieotwieranie maski w przerwach między etapami, a mianowicie po trzy punkty, tak że razem będzie można uzyskać sześć punktów jako słuszną nagrodę za niezawodne działanie silnika.

Widzimy więc, że zmiany w regulaminie są nieznaczne, uwypuklone jednak zostały te cechy maszyn, które w obecnym czasie najwięcej interesują automobilistę, a więc zdolność szybkiego zrywu, maksymalna szybkość i niezawodność silnika.

Na zakończenie dodam, że w układzie regulaminu wprowadzono też pewne zmiany, zyskując na przejrzystości i jasności.

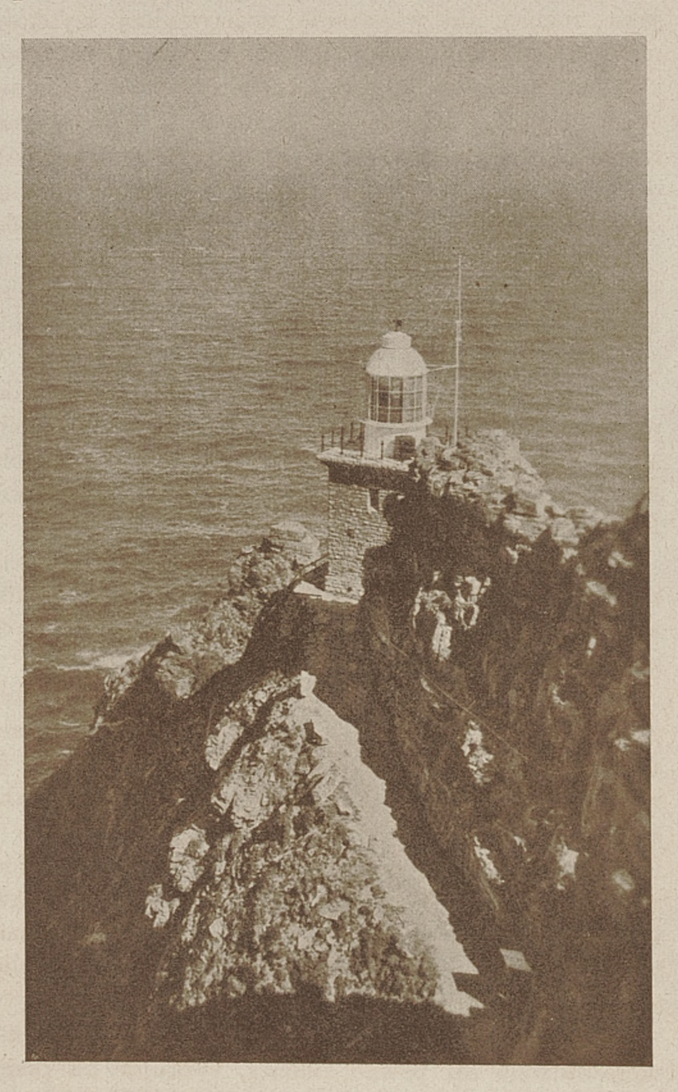
Kazimierz Wallmoden.

AUTEM PRZEZ AFRYKAŃSKIE PARKI NARODOWE

Tytuł ,,Afrykańskie parki narodowe'' brzmi może trochę śmiesznie. Przywykliśmy bowiem jednoczyć pojęcie Afryki z wielkiemi wolnemi przestrzeniami, lub pustyniami pełnemi dziewiczej roślinności, dzikiego zwierza, więc nasuwa się wprost pytanie co tam chronić i przed kim. Zaciekawiona problemem parków narodowych w Afryce zwróciłam się o wyjaśnienie do prof. Walerego Goetla, który niedawno powrócił ze swej naukowo-turystycznej podróży autem od Przylądka Dobrej Nadziei do Aleksandrji, w czasie której to podróży za główny cel postawił sobie zwiedzenie rezerwatów przyrody afrykańskiej.

Uważając, że wrażenia i spostrzeżenia prof. Goetla są niesłychanie interesujące i mało jeszcze u nas dotąd znane i poruszane, pozwalam sobie podzielić się niemi z Sz. Czytelnikami.

Zagadnienie ochrony przyrody staje się w Afryce coraz to pilniejszem i poczyna wysuwać się na jeden z pierwszych planów. Mniemanie podróżnika udającego się do Afryki, szczególnie Środkowej, że jest to kraj pełen puszcz podzwrotnikowych i dzikich zwierząt, ulega w zetknięciu z rzeczywistością zasadniczej zmianie. Zupełne, częstokroć barbarzyńskie, ogołocenie całej niemal Unji Południowo-afrykańskiej z pierwotnej szaty roślinnej i całkowite wytępienie dzikiej zwierzyny oraz rozwijająca się w sposób gwałtowny sieć komunikacyjna wszelkiego rodzaju, zmienia w szybkiem tempie wygląd Afryki.



Przylądek Dobrej Nadziei. — Latarnia morska.

Udogodnienie dojazdu wgłąb Afryki, spowodowało, że polowania egzotyczne na dziką zwierzynę, do niedawna dostępne tylko miljonerom, pochłaniające zawrotne sumy i wymagające wielkich przygotowań, stały się, dzięki ulepszonym i przystosowanym do afrykańskich dróg samochodom, dostępne dla szerokich rzesz. Najbardziej egzotyczne polowania afrykańskie uprawiają dzisiaj tysiące myśliwych z całego świata, niszcząc w ten sposób bezpowrotnie faunę i florę tego wielkiego parku natury, jakim do niedawna była Afryka centralna i południowa.

Przerażeni spustoszeniem, jakie w ostatnich czasach dało się zauważyć w świecie przyrody afrykańskiej, przyrodnicy całego świata zaczęli zastanawiać się nad zaradzeniem złu, i jednogłośnie uznali za jedyne wyjście przystąpienie niezwłocznie do tworzenia jaknajwiększej ilości rezerwatów z ocalonej dotąd flory i fauny afrykańskiej. Zwłaszcza bowiem zwierzyna wypłoszona była ze swoich odwiecznych legowisk w najbardziej oddalonych i trudno dostępnych częściach, i zepchnięta niemal wyłącznie do miejscowości dotkniętych malarją, lub śpiączką, do których zbliżenie się zagrażało życiu człowieka białego.

W wyniku tego procesu powstało w południowej, centralnej i wschodniej Afryce dotychczas już około 15 parków narodowych i rezerwatów, a ilość ich nieustannie wzrasta.

Jakkolwiek zdawałoby się, że warunki życia w Polsce i Afryce są zupełnie odmienne, ochrona przyrody rozwija się tam i walczy z identycznemi niemal trudnościami, jak u nas.

Olbrzymim wynikiem pracy na polu ochrony przyrody jest Park Narodowy Krügera, rozpościerający się w Unji Południowej Afryki na granicy Transwaalu i kolonji portugalskiej Mozambik. Park ten obejmuje około 30.000 km² i na olbrzymiej tej przestrzeni podzielony jest na szereg dystryktów, któremi opiekują się biali nadzorcy, mający z kolei pod swojemi rozkazami doskonale wyćwiczoną i uzbrojoną straż Parku Narodowego, złożoną z murzynów.

Dzięki starannej opiece, którą ten personel rozwija nad przyrodą parku, stał on się prawdziwym rajem dla



Wspaniała droga dookoła przylądka.

wszelkiego rodzaju zwierząt. Około 1000 lwów, tysiące panter i wszelkiego rodzaju dzikich kotów, kilkaset słoni, kilkadziesiąt nosorożców, ponad 100 hipopotamów i ponad 500.000 antylop różnych odmian, mnóstwo zebr, żyraf i małp, niezmiernie liczne i różnorodne ptactwo, ryby i krokodyle zamieszkuje park, pozostając jednak pod najściślejszą ochroną.

Chronionym jest również krajobraz parku, przerżniętego kilku rzekami i zbudowanego na lekko sfalowanych skałach granitowych, oraz typowo południowo-afrykański świat roślinny, pół step — pół las. Egzystencja parku Krügera zabezpieczona jest ustawą, a jedynie jego istnieniu zawdzięcza się, że w południowej Afryce spotkać jeszcze można wogóle dziką zwierzynę.

Na terenie parku żyją pozatem życiem pierwotnem pewne szczepy murzyńskie, chronione tym sposobem przed zagładą. Należy dodać, że wśród tych tysięcy dzikich bestyj, żyjących tu na swobodzie, kręcą się z całą ufnością małe bezbronne dzieci murzyńskie i nie było jeszcze podobno wypadku, żeby na nie zwierzęta napadły.

Kierując się na północ z parku Krügera prof. Goetel w towarzystwie prof. Jerzego Lotha, zwiedził drugi rezerwat,obejmujący słynne wodospady Zambezi. Jest on niewielki i poza właściwemi wodospadami obejmuje tylko ich najbliższą okolicę, ale jest to klejnot tego rodzaju osobliwości na świecie. Utworzeniem rezerwatu zabezpieczono wodospady od grożącego im zniszczenia, przez wyzyskanie ich wód dla elektryfikacji.

Dostęp do wodospadów ograniczono tylko do kilku najniezbędniejszych i dobrze ukrytych ścieżek, mimo że przybywają tu rok rocznie tysiące turystów z całego świata, dla których w pobliżu zbudowano wielki hotel. Nie zdołano niestety uchronić świata zwierzęcego mieszkającego w pobliżu wodospadów, gdyż został on przetrzebiony jeszcze przed utworzeniem rezerwatu. Nieliczne tylko antylopy i małpy są przedstawicielami fauny na terenie rezerwatu.

W południowej części Kenji, na północ od najwyższego szczytu Afryki Kilimandżaro i pięknego wulkanu Meru, rozciąga się olbrzymi, liczący ponad 20.000 km² rezerwat dla zwierzyny afrykańskiej. Krajobraz jest tutaj górzysty i porośnięty poza typowym afrykańskim ,,buszem'', górskiemi lasami. Żyje tu niezmierna, różnorodna i liczna zwierzyna, wśród której dominują antylopy i wolno pasące się stada żyraf. Rezerwat ten jest ciągle jeszcze przedmiotem nieustannych sporów, a przeciwnicy jego wysunęli tezę, że zwierzęta tutejsze w większości są roznosicielami spiączki. Oskarżenie to



Na terenie rezerwatu.



Stado strusi.

jest przez licznych uczonych zwalczane, a istnienie rezerwatu do czasu ukończenia sporów nie jest jeszcze pod względem prawnym ustalone.

Na południe i na północ od jeziora Alberta rozciągają się rezerwaty nizinne dla tępionego bezlitośnie i bezmyślnie słonia. Ilość zabijanych rocznie słoni w samem Kongu Belgijskiem według statystyk, przekracza 30.000 sztuk.

Poważnym problemem jest też zakładanie międzynarodowych parków przyrody. Pierwszy tego rodzaju jest park Alberta na granicy Konga belgijskiego i angielskiej Ugandy, chroniący w górskiej swej części goryla, w nizinnej białego nosorożca.

W tej okolicy myśli się również bardzo poważnie o ochronie wulkanów Virunga nad Jeziorem Kivu z ich dziewiczemi lasami i cudowną zwierzyną, ale problem ten uda się zrealizować dopiero po porozumieniu między sobą kilku państw ze sobą tu sąsiadujących, na których terenie wulkany te się znajdują.

I tak dzięki autom zwiedza turysta dziewiczą ziemię afrykańską, o której do niedawna dowiadywał się z książek i to najczęściej mocno przesadzonych.

Podróż autem wzdłuż Afryki nie przedstawia naogół trudności. Auto zamyka się na noc w chatach murzyńskich, lub zostawia zabezpieczone nazewnątrz. Jedyną trudność nasuwa naprawa, gdyż na fachową pomoc po drodze jeszcze liczyć nie można. Ale prawdopodobnie i ta przeszkoda zostanie wkrótce usunięta, stacje benzynowe i garaże nie będą należeć do osobliwości, a Afryka cała stanie się niedługo jednym z najmilszych i najciekawszych terenów wycieczkowych dla automobilistów. Tylko patrzeć, jak nasi zawodnicy brać będą udział w raidach urządzanych od Przylądka Dobrej Nadziei do wybrzeży Morza Śródziemnego, a chroniona już obecnie fauna i flora podzwrotnikowa nadawać będzie tym podróżom zawsze charakter egzotyczny.

Marja Szachówna



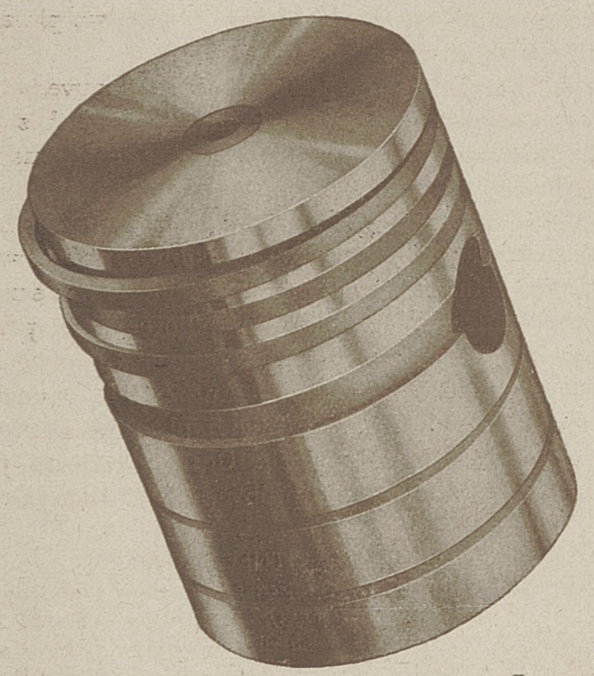
Przedmieście Kapstadu, gdzie mieści się Konsulat polski.

Dlaczego?

Dlaczego tłoki są zarysowane i zatarte? Dlaczego pierścienie tłokowe są popękane i zapieczone? Dlaczego powstają straty na sprężaniu i osady? Dlaczego te wszystkie defekty, które w tak wielkim stopniu zmniejszają sprawność i długotrwałość, pewność ruchu i wartość gospodarczą wozu?

Dlaczego?





Bo użyto do smarowania niewłaściwego oleju. Oleju, którego cienka powłoka o grubości zaledwie 1/1000 mm., nie wytrzymuje i ciśnień i liczby obrotów nowoczesnego silnika. Lecz właściwa marka Gargoyle Mobiloil wytrzymuje to wszystko! Dlatego też Gargoyle Mobiloil zyskał zaszczytny tytuł: „Przodujący olej świata".

Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE – WARSZAWA

395 KILOMETROW NA GODZINĘ!

Od czasu pamiętnego wyczynu nieodżałowanego majora H. O. D. Segrave, który na swej „Złotej Strzale" osiągnął jeszcze w marcu 1929 roku szybkość 372 klm./g., światowy rekord szybkości samochodowej pozostawał nienaruszony. Coprawda przed rokiem znany angielski kierowca Kaye Don próbował pobić rekord za sterem specjalnie w tym celu zbudowanego bolida „Srebrna Kula", jednakże maszyna ta okazała się niezdolną do rozwinięcia szybkości powyżej 300 klm./g. i niedoszły rekordzista musiał zrezygnować ze swego zamiaru.

W tym roku walkę o zaszczytny tytuł najszybszego człowieka na powierzchni ziemi podjął znakomity angielski rekordzista Malcolm Campbell, od dziesięciu już lat chlubnie znany w szrankach wielkich międzynarodowych imprez automobilowych. Campbell jest posiadaczem wspaniałego samochodu „Błękitny Ptak", za sterem którego pokonał on już niejeden rekord światowy. Otóż tę potężną, lecz nieco przestarzałą w konstrukcji maszynę, umyślił Campbell przerobić według najnowszych wymagań techniki, i w ten sposób, po kilku miesiącach wytężonej pracy, stworzył bolida „Błękitny Ptak II", gotowego do pomknięcia po nowe laury.

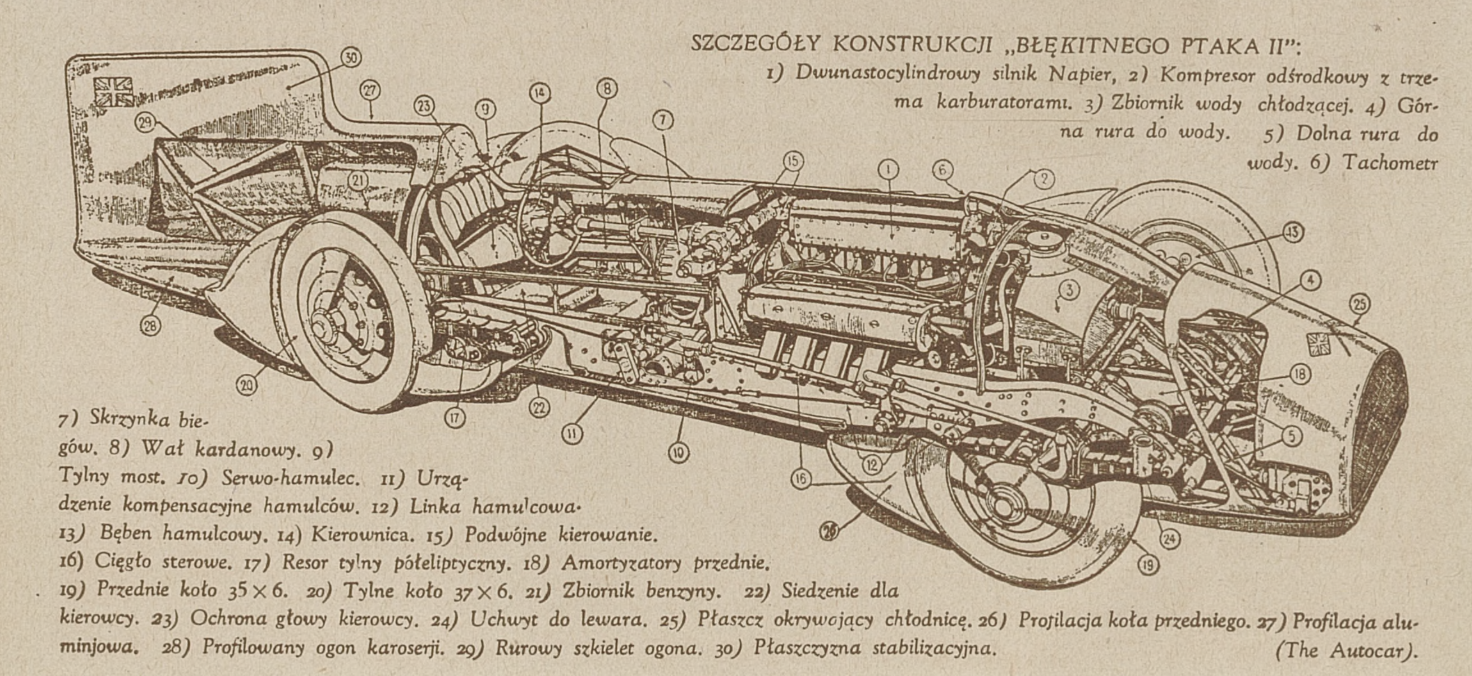
Nowy samochód Campbella wyposażony został w dwunastocylindrowy silnik lotniczy Napier, o cylindrach ustawionych w kształcie litery W. Wymiary cylindrów są 139 × 130 mm., co daje ogólną pojemność silnika 24 litry. Moc silnika, zaopatrzonego naturalnie w kompresor, wynosi 1450 koni przy trzech tysiącach obrotów na minutę. Silnik odznacza się niezwykłą lekkością: waga jego wynosi tylko 510 kilogramów, czyli 300 gramów na konia mech.

Jak widzimy na załączonym rysunku, silnik jest umieszczony z przodu samochodu. Przeniesienie mocy do kół tylnych uskutecznia się przez trzybiegową planetarną skrzynkę przekładniową, krótki wał kardanowy i dyferencjał. Wał kardanowy przechodzi nie po osi podłużnej wozu ale nieco z boku, skutkiem tego że obok niego znajduje się siedzenie dla kierowcy, które jest bardzo cofnięte do tyłu i niezwykle nisko osadzone. W związku z tem drąg kierownicy ma położenie niemal horyzontalne. Aparat kierowniczy steruje każde koło z osobna.

Najbardziej oryginalną częścią Campbellowskiego bolida jest bezwątpienia karoserja. Na froncie wozu, wysunięta daleko przed koła przednie, znajduje się chłodnica, oprofilowana oddzielnym płaszczem. Pomysłowe to urządzenie sprawia, że powietrze, które przechodzi przez chłodnicę, nie stawia niemal żadnego oporu, gdyż może wyjść swobodnie przez szparę, utworzoną między osłoną chłodnicy a karoserją, opływając po profilowanych kształtach tej ostatniej i nie tworząc żadnych szkodliwych wirów. Tył karoserji jest wybitnie mocno zbudowany, celem ochrony kierowcy w razie jakiegoś wypadku. Tylny dziób nadwozia dźwiga na sobie imponujących rozmiarów pionową płaszczyznę stabilizacyjną.

Całkowita długość nowego „Błękitnego Ptaka" wynosi bez mała 9 metrów. Ciężar całej maszyny 2500 kg.

Z tak zbudowanym samochodem wyruszył Malcolm Campbell w końcu stycznia do Ameryki, celem wzięcia udziału w dorocznych próbach bicia rekordów, urządzanych przez American Automobile Association na wspaniałej plaży w Dayton we Florydzie. Odrazu podczas pierwszych prób na ziemi amerykańskiej



SZCZEGÓŁY KONSTRUKCJI „BŁĘKITNEGO PTAKA II": 1) Dwunastocylindrowy silnik Napier, 2) Kompresor odśrodkowy z trzema karburatorami. 3) Zbiornik wody chłodzącej. 4) Górna rura do wody. 5) Dolna rura do wody. 6) Tachometr 7) Skrzynka biegów. 8) Wał kardanowy. 9) Tylny most. 10) Serwo-hamulec. 11) Urządzenie kompensacyjne hamulców. 12) Linka hamulcowa. 13) Bęben hamulcowy. 14) Kierownica. 15) Podwójne kierowanie. 16) Cięgło sterowe. 17) Resor tylny półeliptyczny. 18) Amortyzatory przednie. 19) Przednie koło 35 × 6. 20) Tylne koło 37 × 6. 21) Zbiornik benzyny. 22) Siedzenie dla kierowcy. 23) Ochrona głowy kierowcy. 24) Uchwyt do lewara. 25) Płaszcz okrywający chłodnicę. 26) Profilacja koła przedniego. 27) Profilacja aluminjowa. 28) Profilowany ogon karoserji. 29) Rurowy szkielet ogona. 30) Płaszczyzna stabilizacyjna. (The Autocar).

„Błękitny Ptak II" wykazał swe niezwykłe zalety, rozwijając bez trudu szybkość około 350 klm./g.

Wreszcie w dniu 5 lutego popołudniu, przy niezbyt sprzyjającej bo nieco mglistej pogodzie, kpt. Campbell pobił światowy rekord szybkości samochodowej. Na przestrzeni mili angielskiej ze startem z rozbiegu uzyskał on w jednym kierunku szybkość 396, 739 klm./g., a w przeciwnym kierunku szybkość 394,039 klm./g., co daje przeciętną 395,384 klm./g. Rekord ś. p. majora Segrave pobity został zatem o 23 kilometry.

Cała próba trwała zaledwie pięć minut. Po przejechaniu w jednym kierunku Campbell wcale nie wysiadał z maszyny, celem sprawdzenia jej stanu, lecz natychmiast po zakomunikowaniu czasu ruszył ponownie ze startu. Samochód pracował cały czas bez zarzutu. Po zakończeniu próby Campbell oświadczył, że przy lepszych warunkach atmosferycznych, dających większe pole widzenia, uzyskałby niewątpliwie jeszcze większą szybkość, maszyna bowiem dawała mu poczucie całkowitej pewności i bezpieczeństwa. Pneumatyki Dunlop, w które był zaopatrzony samochód, zwycięsko przeszły tę morderczą próbę, wykazując tylko pewne ślady zużycia.

Bezpośrednio po pobiciu światowego rekordu szybkości przesiadł się Campbell ze swego smoka na lilipuci samochód Austin o pojemności cylindrów zaledwie 750 ccm., ale również wyposażony w kompresor, i na tym wózku pobił rekord międzynarodowy szybkości dla tej kategorji, uzyskując na przestrzeni mili angielskiej przeciętną szybkość 151,344 klm./g. Bijąc ten drugi rekord bezpośrednio po wrażeniach z „Błękitnego Ptaka" musiał się Campbell czuć zapewne tak, jak na miłej spacerowej przejażdżce.

Inż. Antoni BOŚCISZEWSKI

Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesela

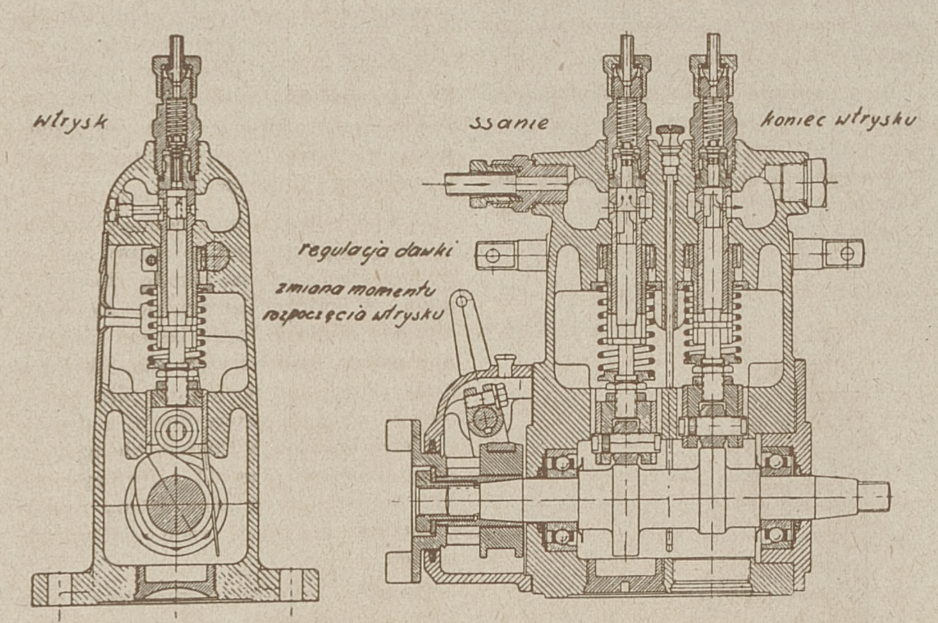
II. Pompki paliwowe.

Po rozpatrzeniu wtryskiwaczy (patrz Nr. 2 „Auto"), autor przechodzi do opisu pompek paliwowych, przytem główną uwagę zwraca na pompki do silników bezsprężarkowych, gdyż takie właśnie silniki mają zastosowanie w automobilizmie.

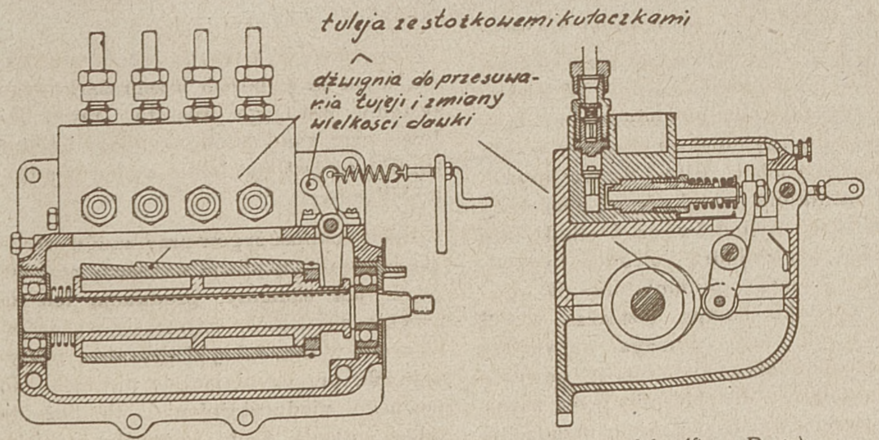
Przy wtrysku bezsprężarkowym pompa paliwowa może swoją czynność spełniać w dwojaki sposób:

1. Przez tłoczenie paliwa bezpośrednio do wtryskiwaczy.
2. Przez tłoczenie do akumulatora, który podaje dawki paliwa do wtryskiwaczy.

Pompę paliwową stosowaną w pierwszym wypadku, nazywamy szybkodziałającą, a to z tego powodu, że okres tłoczenia trwa krótko, pokrywając się z wtryskiem paliwa. Regulacja silnika, to jest zmiana wielkości dawek stosownie do obciążenia, polega na skróceniu, lub przedłużeniu wtrysku, przyczem początek zmienia się bardzo nieznacznie to tylko w zależności od ilości obrotów silnika, koniec zaś wtrysku reguluje się w zależności od obciążenia. Początek wtrysku ustawia się tak, jak zapłon w silnikach benzynowych, przy pomocy dźwigienki na kierownicy, koniec zaś, czyli wielkość dawki zmienia się wciąż przy pomocy pedału. Jedno z prostszych rozwiązań regulacji dawek paliwa polega na zastosowaniu do napędu tłoczków pompki przesuwnego wałka ze stożkowemi kułaczkami, co pozwala na zmianę skoku przez poosiowe przesuwanie wał



Szybko działająca pompka paliwowa z niezmiennym skokiem tłoka (f-my Bosch).



Szybko działająca pompka paliwowa ze zmiennym skokiem tłoka (firmy Deutz).

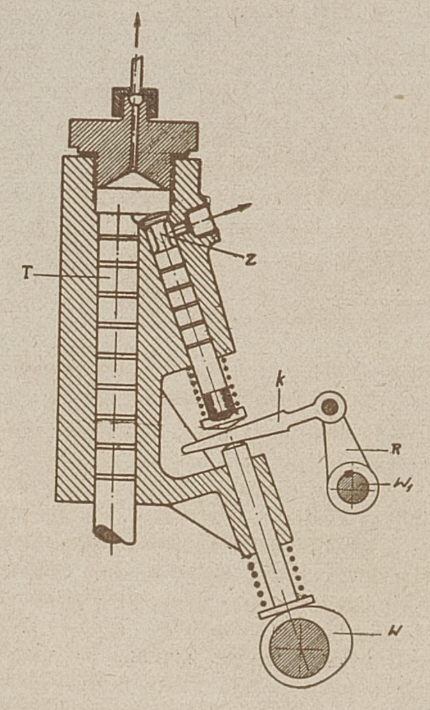
ka. Tego rodzaju pompka znalazła zastosowanie w silnikach budowanych przez firmę Deutz. Jedyny zarzut, jaki jej można postawić, to nieco za szybkie zużywanie się powierzchni kułaczków.

Bardzo pomysłowy i dobry sposób regulacji dawek znaleźć można w pompce, stosowanej między innemi w silnikach Saurera, a wyrabianej seryjnie przez firmę Bosch. Tutaj tłoczki, zaopatrzone w spiralne krawędzie sterujące, mają niezmienny skok, regulacja odbywa się przez przekręcanie tłoczków dokoła ich osi, przez co krawędzie sterujące wcześniej, lub później łączą przestrzeń kompresyjną pompki z przestrzenią ssącą przerywając w ten sposób tłoczenie. Rozwiązanie to jest zupełnie proste i ma tę wielką zaletę, że okres tłoczenia przypada na ten czas gdy szybkość tłoczenia jest największa, przerwanie zaś tłoczenia i wtrysku jest raptowne.

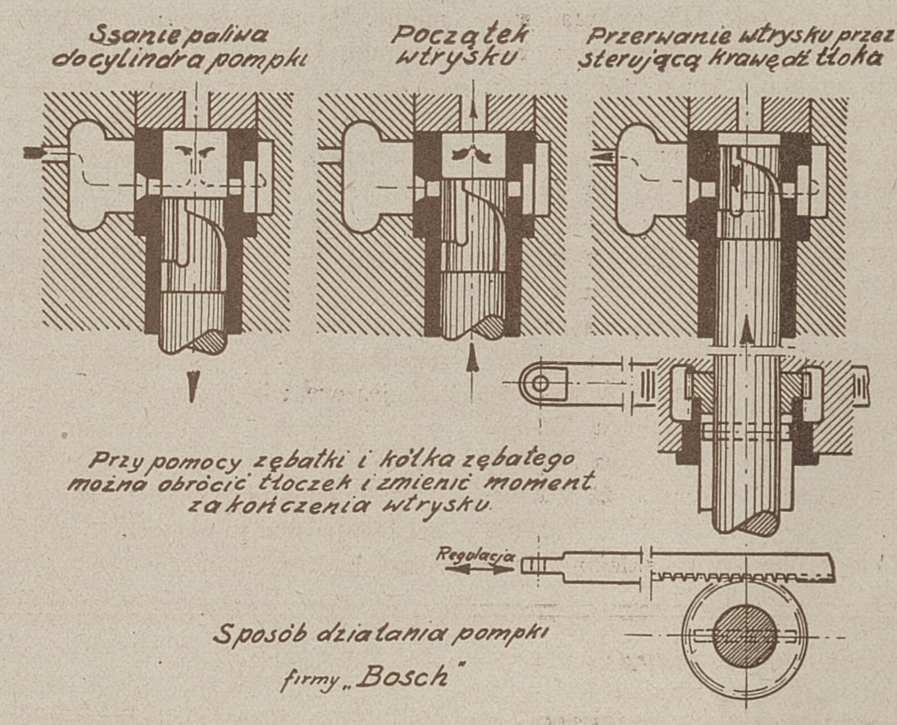
Zasadnicza różnica między temi dwiema pompkami polega na tem, że pompka Deutza wykorzystuje na tłoczenie całkowity skok tłoczka, w pompce zaś Boscha, tylko część skoku jest robocza, początek zaś i koniec są jałowe.

Inne rozwiązania pompek szybkodziałających w sposobie pracy nie różnią się od wyżej opisanych zasadniczych typów, w szczegółach zaś konstrukcyjnych odbiegają od nich nieraz bardzo daleko.

Mamy więc n. p. zamiast stożkowych



Schemat pompki z niezmiennym skokiem tłoka (T). Wałek Kułaczkowy W unosi zawór Z i przerywa wtrysk, wypuszczając nadmiar paliwa. Wałek W_1 połączony jest z podałem, możemy więc dowolnie wsuwać i wysuwać klin K, zmieniając w ten sposób moment otwarcia zaworu przelotowego Z a więc i dawkę paliwa.



Sposób działania pompki firmy „Bosch"

kułaczków specjalne układy dźwigni zmieniające w czasie pracy skoki tłoczka; albo zamiast krawędzi sterujących na tłoczkach, zawory przelotowe otwierane w odpowiednim momencie, lub dodatkowe tłoczki, które cofając się zwiększają przestrzeń kompresyjną pompki i przerywają tłoczenie.

Wtrysk pośredni przy pomocy akumulatora polega na tem, że paliwo zostaje doprowadzone przez pompę do zbiornika, w którym utrzymuje się stale wysokie ciśnienie, przy jakiem chcemy, aby paliwo było wtryskiwane. Akumulator zwykle ma postać cylindra zamkniętego z jednej strony dnem, z drugiej zaś membraną, lub tłokiem obciążonym silną sprężyną: przewód paliwowy musi być zaopatrzony w samoczynny zawór, tamujący powrotny ruch paliwa do pompy.

Pompki paliwowe, stosowane przy wtrysku pośrednim, nazywamy wolnodziałającemi, gdyż mają one okres tłoczenia dłuższy niż czas trwania wtrysku.

Mogą tu być stosowane dwa rodzaje pompek wolno działających. W pierwszym wypadku pompka odmierzone dawki paliwa tłoczy do akumulatorów w celu przekazania ich w całości do wtryskiwaczy; naturalnie pompka musi mieć taką samą ilość cylindrów co i silnik, dla każdego zaś cylindra powinien być oddzielny element akumulatora. W drugim wypadku pompa dostarcza więcej paliwa niż tego wymaga największe obciążenie silnika, nadmiar zaś powraca z akumulatora do zbiornika przez zawór bezpieczeństwa. Przy takiem urządzeniu ilość cylindrów pompy może być dowolna, zwykle stosuje się pompy trzycylindrowe aby podawanie paliwa było równomierne. Akumulator jest wspólny dla wszystkich cylindrów silnika. Dawkowanie paliwa może się odbywać przy pomocy wtryskiwaczy ze sterowanemi igłami, lub też w specjalnym rozdzielaczu.

Jeżeli porównamy ze sobą dwa zasadnicze sposoby rozpylania paliwa w cylindrze silnika, to dojdziemy do przekonania, że każdy z nich ma swoje wady i że bilans ostateczny tylko w nieznacznym stopniu przemawia za wyborem jednego z nich.

Przy wdmuchiwaniu paliwa dość dużo trudności nastręcza regulacja, zato mamy łatwość przystosowania się do różnych gatunków paliwa.

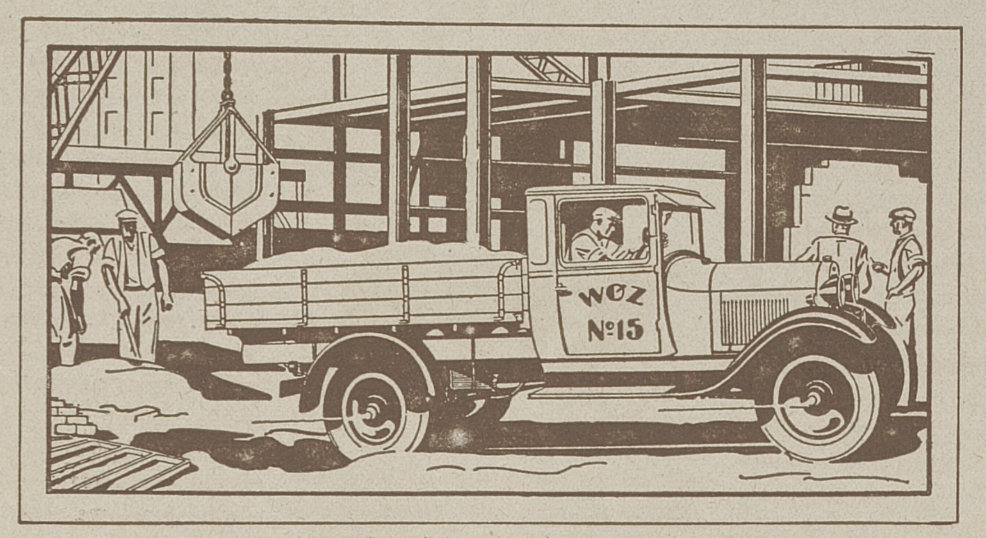
W silnikach sprężarkowych zużycie paliwa jest nieco większe niż w bezsprężarkowych, za to te ostatnie mają trochę większe zużycie własnych organów.

Najważniejszym argumentem przemawiającym za wyborem bezsprężarkowego systemu jest jego prostota i tania budowa, oraz zmniejszone wymiary i ciężar silnika, co jest specjalnie ważne w automobilizmie.

Różnorodność typów przyrządów wtryskowych niewątpliwie z czasem zniknie, gdyż, jak sądzimy, produkcją ich za przykładem Boscha zajmą się wyspecjalizowane w tem fabryki aparatów precyzyjnych, przyczyniając się nie tylko do pewnego ujednostajnienia, ale też do udoskonalenia tych ważnych organów silnika.

NOWA 4 BIEGOWA PRZEKŁADNIA

1,5 tonnowej ciężarówki Ford



CECHY CHARAKTERYSTYCZNE NOWEJ CIĘŻARÓWKI FORD. *Nowa czterobiegowa przekładnia, mocnej konstrukcji. Wzmocniony przedni most i tylna oś. Pewność i trwałość. Przeszło 20 łożysk rolkowych i kulkowych. Elastyczne umocowanie silnika, usuwające wibracje. Bezszumna praca silnika. Przednia szyba z niekruszącego się szkła.*

Ciężarówka Ford może być śmiało nazwaną wcieleniem ideału nowoczesnych środków transportu. Łączy ona w sobie niezrównaną wydajność i niezawodność z niskimi kosztami utrzymania i przysłowiową trwałością.

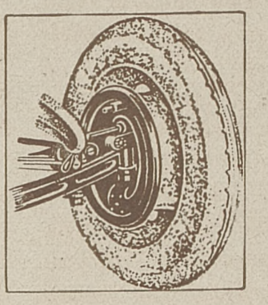
Podwozie nowej, 1½-tonnowej ciężarówki wzmocniono w miejscach, najbardziej podlegających działaniu ciężarów.

Nowa, udoskonalona tylna oś, w ¾ zawieszona, — wzmocniony przedni most z cięższymi resorami i grubszemi widełkami, — większe łożyska oporowe — wszystko to podnosi wartość podwozia.

Czterobiegowa przekładnia — 4 biegi naprzód i 1 wtył, — umożliwia całkowite wyzyskanie mocy silnika.

Nowa ciężarówka Ford odznacza się, niezależnie od innych udoskonaleń, większymi bębnami hamulcowymi kół przednich, co zwiększa bezpieczeństwo jazdy.

Każdy upoważniony przedstawiciel Forda chętnie zademonstruje nowe podwozie Ford — bez zobowiązania.



„FORD — TO SYNONIM NIEZRÓWNANEJ JAKOŚCI"



FORD MOTOR COMPANY

WYCIECZKA DO AFRYKI

JANUSZ REGULSKI

III.

Kiedym w piątek powiedział portjerowi hotelowemu, że następnego dnia rano wyjeżdżamy, wprost oniemiał, zatknęło go.

— Jak to, państwo wyjeżdżają w sobotę?—wyksztusił w końcu, patrząc na mnie ni to z oburzeniem, ni to z politowaniem.

Nic nie rozumiem o co mu chodzi. Może tu zwyczaj, że trzeba dłużej niż dwa dni siedzieć, może widzi w naszym przyśpieszonym wyjeździe obelgę dla piękna Barcelony.

— A cóż takiego? —

— Przecież w niedzielę mamy wspaniała corrida de toros — wyrzucił z siebie Hiszpan, ostatnia przed Wielkanocą. Trzech Toreros, między nimi doskonały matador Marquez i zręczny gracz Barrera. Cała Barcelona będzie tam. Chyba, że państwo boją się patrzeć na walkę z bykiem — dodał po pauzie z mocnym odcieniem politowania.

Rzeczywiście wiadomość ta ucieszyła mnie, ale naturalnie radość moją zaakcentowałem jeszcze mocniej, ażeby ratować nadwyrężoną reputację wobec portjera. Poleciłem zaraz kupić dwa najlepsze miejsca po stronie sombra, czyli w cieniu, i pobiegłem na górę, ażeby uprzedzić żonę o oczekujących nas emocjach.

Przyznam się szczerze, że aczkolwiek miałem sposobność w życiu nieraz widzieć dużo krwi i o wiele szlachetniejszej od byczej, że choć nie robi na mnie wrażenia czerwień kapiąca z nosa bokserskiego, to jednak mocno byłem podniecony przez całą sobotę i to nie tylko ze względu na siebie, ale i na moją towarzyszkę, wprawdzie o faktycznie dzielnym charakterze, ale jednak o kobiecem sercu. W jakim stopniu wystawione ono będzie na próbę, na podstawie opisów tych walk,



tak często różniących się od siebie, trudno mi było zdać sobie sprawę.

Najprzód przestudjowaliśmy stronę czysto techniczną tych walk, we wszystkich ich fazach. Potem omówiliśmy stronę zewnętrzną sportową, moralną i wrażeniową.

Faktem jest że prawie wszyscy cudzoziemcy patrzą i sądzą to widowisko wyłącznie przez pryzmat biednej rozprutej szkapiny i przedłużanego mordowania dzielnego byka. Są to bezwątpienia dwa bardzo brzydkie momenty i muszą przecież takiemi samemi wydać się i kulturalnym hiszpanom. A jednak szaleją oni wprost za temi walkami a zatem musi być w tem coś co ich porywa, co w ich oczach tuszuje całkowicie znęcanie się nad nieszczęśliwemi zwierzętami.

To „coś" musimy poznać, a w tym celu trzeba odrzucić przedewszystkiem wszystkie momenty, choćby najbardziej przykre, które jednak w widowisku tem są nieistotne, a które laikowi mogą całkowicie przysłonić właściwy sens tych walk.

* * *

Przed g. 4-ą, wkoło Plaza de Toros, ruch niesłychany. Sznury samochodów, tłumy pieszych, krzyki sprzedawców programów i podobizn matadorów. Wszyscy podnieceni, rozgorączkowani.

Wchodzimy do środka. Zanim dostaliśmy się na nasze miejsca, zanim wykupiliśmy skórzane poduszki, ażeby uniknąć siedzenia na kamiennych stopniach, biegnących równemi kołami od areny, aż het wysoko pod niebo, teatr już prawie zapełnił się. Całość ogromna, imponująca, mieszcząca kilkanaście tysięcy osób. Naprzeciw nas, po drugiej stronie areny, otoczonej wysoką, szczelną balustradą, morze głów. Jakby kto niemi wymościł olbrzymią półkolistą ścianę. Gwar rozmów i krzyków wielu tysięcy osób przelewa się potężną falą. Po arenie chodzi paru sprzedawców orzeszków głośnymi okrzykami wywołując amatorów na nie. Co raz to któryś z nich z niesłychaną zręcznością rzuca paczuszkę, czasami wysoko pod sam szczyt i zawsze wprost w ręce kupującego. Podniecenie wzmaga się, gwar rośnie.

Dwuch jeźdźców w bogatych strojach i na pięknych koniach wpada na arenę i staje przed lożą przewodniczącego corridy. To są alguasils, którzy za chwilę otrzymają klucz od bramy, którą wypadnie byk. Tymczasem, wolno i solennie, wkracza na scenę barwna kolumna. Na przedzie trzech matadorów albo espadas, za nimi banderilleros, dalej konno picadores, wreszcie zaprzęgi do wyciągania zabitych byków. Po oddaniu honorów przewodniczącemu, rozeszli się.

Pada klucz. Robi się ogólna cisza. Za chwilę wypada na arenę w szalonych susach byk, piękne zwierzę o długich i rozłożonych rogach. Uosobienie siły i energji. Na środku zatrzymał się, nie widzi jeszcze wrogów. stojących nieruchomo pod balustradą. Rozgląda się, bije wściekle ogonem. Naraz zatrząsł potężnym łbem i w podskokach ruszył ku pierwszemu śmiałkowi, który wysunął się ku środkowi areny.

Zaczęły się suertes de capa — ewolucje barwnych kap przed rogami byka, mające na celu rozdrażnić go, zmęczyć, no i wykazać zręczność torero.

Jestem podniecony, ale staram się uchwycić szybkie ruchy walczących i zrozumieć je.

Ta pierwsza faza walki jest rzeczywiście piękna i estetyczna.

Zgrabny, smukły torero, pochylony naprzód, trzymając przed sobą opuszczoną ku ziemi kapę, staje na drodze szarżującego byka. Mając rogi o kilkanaście centymetrów od siebie nie ucieka, lekko cofa się w tył, potem małem wygięciem ciała, przepuszcza rozwścieczonego byka przed sobą, lub poza sobą. Czasem szybko usuwa się, przyklękając z boku, czasem drobnym tanecznym krokiem zakreśli ciasne półkole, a byk, uderza potężnie w próżnie.

To jest taniec, taniec niezwykle piękny o wiele bogatszy w przeróżne figury, od najbardziej skomplikowanego tanga, lecz tańczony pomiędzy rogami dzikiego zwierza, o parę centymetrów od śmierci.

Zdarza się, że byk jest ponad zwykłą miarą zręczny i gwałtowny, że nerwy torera nie wytrzymują i wtedy jak szalony ucieka on, kryjąc się poza zasłony z desek, rozstawione w paru miejscach pod balustradą. Zdarza się i gorzej. Byk dosięga rogami i uderza. Wtedy wszyscy rzucają się ku niemu i starają się odciągnąć go na bok, odwrócić jego uwagę od ofiary.

W naszych oczach sławny Marquez, wykonywując jakąś skomplikowaną, popisową ewolucję, uderzony został w pierś bokiem rogu, aż przykląkł. Odprowadzono go pod ręce. W parę chwil potem, wśród burzy oklasków wyszedł znów na arenę, odsunął wszystkich ruchem ręki i przez dłuższy czas z jakimś uporem i niesłychanem zacięciem, bijącem z całej jego postaci i skurczonej twarzy, wodził przed sobą rozjuszonego byka, aż w końcu zatoczył gwałtowne, malutkie półkole, byk mając rogi tuż przy jego plecach, skręcił za nim, stracił równowagę, i przysiadł na zadzie.

Matador wziął swój rewanż. Nieopisany entuzjazm aż zatrząsł całym amfiteatrem. Chwiejącego się na nogach, bladego i zlanego potem matadora odprowadzono za zasłonę.

Na arenie ukazał się jeździec. Koń lewe oko ma zasłonięte, z lewej strony brzuch okryty skórzanym pancerzem. Podjeżdża pod balustradę.

Byk, już nieco znużony ciągłemi uderzeniami w próżnię, zauważył nowego wroga, zebrał się w sobie i z opuszczonym łbem ku ziemi, z furją szarżuje. Pikador z olbrzymim wysiłkiem uderza go w kark grubą piką, zakończoną kółkiem i ostrym stożkiem i stara się odepchnąć zwierze od siebie i konia. Byk, w potężnym rozmachu, podany cały naprzód, z furją bije w pancerz skórzany, nie może go przebić, w końcu zwala konia z nóg, pikador pada obok. Moment dramatyczny. Rzucają się wszyscy do byka, ażeby odciągnąć go od leżących. Zwykle udaje im się to. Podczas kiedy w drugim końcu areny zajmują byka różnemi ewolucjami, koń zrywa się na nogi, pikador dosiada go i czeka następnego ataku. Tym razem róg byka trafił obok pancerza i koń padł z rozprutym brzuchem.

Tych — suertes de picadores — niewieście oko wytrzymać nie mogło.

— Czy już skończone? — pyta moja żona.

— Tak, skończone, już konia odciągają! —

Następuje trzecia faza walki — suertes de banderillas.

Daleko od byka, po drugiej stronie areny staje torero, trzymając w wyciągniętych w górę rękach, dwie banderille, czyli krótkie kolorowe pałki, zakończone ostrymi haczykami. Macha niemi, starając się zwrócić na siebie uwagę byka. Zauważył i z miejsca w szalonych susach ruszył na śmiałka. Widok emocjonujący. Torero podniósł się na palce, cały wyciągnął się w górę i ponad rogami, wbił banderille w kark szarżującego zwierzęcia, równocześnie odskakując w bok. Zręczność wprost nie do wiary.

W krótkim czasie z karku nieszczęsnego byka zwiesza się już kilka banderilli.

Przewodniczący corridy daje sygnał. Rozpoczyna się finał. Na arenę wychodzi espada czyli matador. W prawem ręku trzyma cienką błyszczącą szpadę, w lewem muletę, czyli kapę czerwoną. Odwraca się do loży reprezentacyjnej, salutuje szpadą i wolnym, elastycznym krokiem zbliża się do byka. Moment kulminacyjny. Wkoło zalega całkowita cisza, ludzie zapierają dech w sobie.

Matador przełożył do prawej ręki muletę, przyczepioną jednym brzegiem do drążka, ukrywając pod nią szpadę. Zaczyna się cała serja, prześlicznych w ruchu ewolucji przed rogami byka. Matador nigdy nie ucieka. Delikatnymi, płynnymi ruchami ciała, unika szukających go rogów. Czasami, espada wyciąga w bok swą czerwoną muletę, pochylony naprzód, staje piersią niczem nie chronioną przed łbem byka, w jakiemś uniesieniu i szalonem skoncentrowaniu, wbija wzrok swój w krwawe ślepie byka i osadza go na miejscu. Publiczność ogarnia szał. Udziela się on matadorowi, jego taniec staje się coraz szybszy, wprost nie wychodzi z pomiędzy rogów byka.

Naraz teatr cały zamarł w naprężonem oczekiwaniu.

Matador odrzucił w bok muletę. Wyprężył się cały jak struna, wyciągnął w bok szpadę. Byk z pochylonym do ataku łbem i człowiek, piękny w linji i w ruchu, jak dwa posągi, tak krańcowo różne, a tak cudowne, przez chwilę nieruchomo stoją naprzeciw siebie.

Byk zebrał się w sobie, ruszył naprzód, a w tym samym momencie espada gwałtownym pchnięciem, po-

nad rogami zwierzęcia, wbił mu głęboko w kark szpadę.

Zabicie byka od pierwszego pchnięcia rzadko się zdarza, ale wtedy nagradzane jest szałem publiczności, rzucającej na arenę kapelusze, czapki, cygara. Espada musi trafić w miejsce niewiększe od naszej pięciozłotówki i wbić szpadę prawie że po rękojeść, mając na to parę sekund czasu i uważając aby groźny róg go nie dosięgnął. To nie zabawka!

* * *

Matador Barrera, niesłychaniezręczny i śmiały w swych ewolucjach byłby jednym z pierwszych matadorów Hiszpanji, gdyby miał silniejsze uderzenie szpadą. Cóż kiedy mu tego los odmówił i rzadko kiedy udaje się mu zabić byka pierwszą szpadą a nawet i drugą.

W naszej obecności zdarzył mu się przy pierwszym byku znacznie gorszy wypadek, gdyż i po trzeciej szpadzie byk jeszcze nie padł.

Zrozpaczonego matadora publiczność formalnie wygwizdała. Na znak pogardy, posypały się na arenę... poduszki.

Przy drugim byku Barrera postawił wszystko na kartę, by tylko honor swój ocalić.

Odsunął całą plejadę torerów i banderillerów, wtedy kiedy byk, był jeszcze zupełnie świeży i zaczął z nim taniec wprost niebywały.

Trudno zapomnieć tych szaleńczych ewolucji. Wszystko co sztuka w tej dziedzinie zna, wszystko to Barera rozwinął przed publicznością, klękając przed bykiem, obracając mu się pomiędzy rogami, nacierając na niego, nie ustępując mu placu. To był prawdziwy koncert najpiękniejszych ruchów.

Nie mówię już o publiczności hiszpańskiej, ale nawet my byliśmy podnieceni do ostatnich granic.

Towarzysze matadora ażeby dać mu odetchnąć, kilkakrotnie chcieli odciągnąć byka, jednak Barrera z furją odsuwał ich za każdym razem, kontynuując swą wspaniałą grę. Szał publiczności doszedł do zenitu. Krzyki tysięcy ludzi zlały się w jeden przeciągły grzmot. Nie czekając końca, posypały się na arenę kwiaty, kapelusze. Przemknęła mi myśl, że Barrera może potknąć się i zginie. Tymczasem on, z niebywałym spokojem, kopnięciem nogi w czasie walki, odrzucał przeszkadzające mu kapelusze i walczył, piękny jak młody bóg.

Nadszedł finał. Cisza. Błyszcząca szpada wyciągnęła się, znieruchomiała — potem błyskawiczne pchnięcie, byk stanął i po paru chwilach, zwalił się.

Huragan zatrząsł teatrem. Barrerę towarzysze chwycili w uniesieniu na ręce. Przewodniczący ofiarował mu najwyższe odznaczenie ...ucho zabitego zwierza.

Z nad przepaści, los wyniósł go na szczyty sławy.

* * *

Dzielny byk szaleje na arenie. Ciągłe, niebezpieczne sytuacje wywołują ogromne podniecenie.

Naraz dzieje się coś nieoczekiwanego.

Barjerę przesadza jednym susem jakiś młody chłopak, wyrywa z rąk kapę pierwszemu torero i rzuca się na byka.

Wszyscy oniemieli, i widzowie i aktorzy. W całym teatrze zaległa cisza śmiertelna.

Chłopak już wykonywuje suertes de capa, Byk atakuje wściekle. Śmiałek umknął mu raz i drugi. Wtem za trzecim razem byk wziął go na rogi i potężnym rozmachem łba, rzucił go kilka metrów dalej

— A-a-a-a-a-a! jęknął cały teatr.

Zrywamy się z siedzeń. Leży, biegną ku niemu jedni, drudzy odciągają byka.

Wtem...

Chłopak zrywa się na równe nogi, chwyta porzuconą kapę i nim zdążyli się spostrzedz toreadorzy, już stał przed bykiem, machając mu przed nosem czerwoną kapą.

Tym razem publiczność nie była już zdolną usiedzieć spokojnie. Rozległy się krzyki, śmiechy, brawa. Toreadorzy otoczyli barwnem kołem, improwizowany pojedynek, starając się odwrócić uwagę byka od oszalałego chłopaka. W końcu udało im się to.

A wtedy chłopak znów frunął w powietrzu, uniesiony wprawdzie nie rogami byka, lecz rękoma zirytowanych torerów. W jednej chwili i to wcale niedelikatnie, wyrzucony został poza balustradę przy akompanjamencie szalonego śmiechu i braw tłumu.

Ten emocjonujący epizod, udowodnił nam że taniec przed bykiem nie jest łatwą rzeczą, jakby niewtajemniczonym się wydawało....

Przecież ten chłopak, jak wszyscy prawie chłopcy hiszpańscy, już od małego stale wprawiał się w te walki na polach z byczkami i krowami. Jest to ich palant, czy klipa. A jednak tu na arenie, nie minęło i paru sekund kiedy znalazł się na rogach, a właściwie na jego szczęście, między rogami.

* * *

Tyle razy słyszy się głosy, że walka byków to krwawa i ohydna zabawa. Inni, bardziej śmiali mówią że nie jest to sport, a właściwie tylko wyrafinowane mordowanie, gdyż walki tu niema, szanse są tylko jednostronne, byk zginąć musi.

W zasadzie zgadzam się z tem. Tylko, wzamian pytam się, czy polowanie jest w takim razie sportem?

Czy jeśli zbierze się paru niedzielnych myśliwych, zatoczą koło na polu i po kolei urywają nogi oszalałym zającom, zanim w końcu przetną pasmo ich skromnego żywota, to co, to nie jest krwawa zabawa, to jest flirt? Czy to jest walka, czy zając ma szanse zwycięstwa, chyba, że ucieknie z oderwaną nogą i psy go zagryzą.

Panowie dzielni myśliwi, przepraszam was, nie myślcie że was oczerniam. Przeciwnie ja sam bardzo lubię polować, ale właśnie dlatego, uznając tem samem, że człowiek uzurpował sobie prawo miecza nad zwierzętami, odrzucam z walki

byków refleksje na temat ludzkiej krwiożerczości, a podziwiam jedynie kolosalną zręczność, zimną krew i odwagę tego co walczy z rozszalałym bykiem, a nie z... zającem.

W tem się kryje to ,,coś", co hiszpanów porywa. I przyznam się odrazu, że i mnie ono porwało i że przy następnej okazji również pójdę na walki byków

* * *

Wczesnym rankiem (koło 9-ej rano) ruszamy z Barcellony do Walencji. Mamy przejechać około 400 kilometrów. Droga biegnie zboczami gór, wśród ostrych załamów tworząc gwałtowne i nieraz niebezpieczne zakręty, duże wzniesienia i spadki. Napisy ,,peligro" ochładzają często zapał kierowcy. Coraz to przejeżdżamy przez przecinające szosę duże zagłębienia. To są koryta strumieni spływających z gór ku morzu. Szczęśliwie w tej chwili są suche. W porze deszczowej są tu miejsca nie do przebycia.

Morze coraz to zjawia się obok nas, a potem znów na pewien czas ginie. Droga ogromnie urozmaicona, ciekawa i malownicza. Kraj górzysty, biedny, żadnej uprawy ziemi.

W Tarragonie, w czystej i porządnej reastauracji, zjadamy śniadanie. Za Tortozą droga powoli wyrównywuje się, ziemie są żyźniejsze, częściej spotyka się wioski. Zjawiają się ogrody pomarańczowe i oliwne. Za to stan drogi jest znacznie już gorszy. Obłoki białego gęstego kurzu unoszą się za nami.

Koło 8 wieczór jesteśmy w Walencji.

Rano poświęcamy parę godzin na obejrzenie Walencji. Z przewodnikiem w maszynie, oglądamy w tempie kinematograficznem najciekawsze zabytki architektoniczne. Jest ich sporo, bardzo starych i ładnych, pomimo że Walencja, trzecie pod względem zaludnienia (250.000), miasto Hiszpanji, naogół jest zupełnie zmodernizowane. Port leży o 4 kilometry, ztąd jest główny wywóz pomarańcz.

Huerta, czyli okolica, jest jedną z najbardziej żyznych uprawnych, z całej Hiszpanji.

Ztąd zaczynając na południe i zachód, rozpościera się dawna Hiszpanja maurytańska. Wiele widzi się budowli i ruin z tej epoki, dużo krwi arabskiej płynie w żyłach ludności. Charakterystyczne jest pod tym względem miasteczko noszące nazwę arabską Jatiba, która przetrwała do dziś, pomimo usilnych starań, bezskutecznie powtarzanych od wieków, zamiany jej na San Felippe.

Od morza oddaliliśmy się, przecinając górzysty cypel. Jedziemy wśród wysokich skalnych gór, tworzących chwilami imponujące widoki. Szczególnie wspaniały, jest wiadukt nad przepastnym wąwozem Calpea-Alte.

Przed Alicante znów jesteśmy nad morzem. Tu już palmy daktylowe, wynoszą swe pióropusze ku niebu. Wjeżdżany do miasta w samo południe. Słońce praży siarczyście, w cieniu 45°C. Wszystkie sklepy zamknięte, miasto jakby wymarłe, nawet pomarańcz nie możemy kupić. Przed upałem ludzie się pochowali.

W Alicante żegnamy się definitywnie z morzem Śródziemnem. Zobaczymy się z niem dopiero tam gdzie łączy się ono z oceanem, pod Gibraltarem.

(d. c. n.)



Palmy daktylowe pod Elche.



Pomarańczowe sady pod Walencją.

WYSTAWA MOTOCYKLOWA W MEDJOLANIE

(od własnego korespondenta)

Medjolan, w styczniu.

Dorocznym zwyczajem, w czasie od 10 do 18 stycznia odbyła się tutaj Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli, która tytułować się powinna właściwie wystawą motocykli i rowerów, te ostatnie usunięte są bowiem na dalsze plany przez prawie wszechwładnie panujący motocykl.

Już pierwsze wrażenie wystawy było bardzo dodatnie. Zarówno ilościowo, jak jakościowo, widać poważny postęp w porównaniu z zeszłoroczną wystawą i nietylko włoski przemysł, ale i zagranica dopisała w tym roku: przemysł angielski, szwajcarski, belgijski i niemiecki dobrze były reprezentowane. Cyfrowo postęp w rozwoju włoskiego ,,salonu motocykli'' przedstawia się w sposób następujący: podczas gdy na pierwszym wystawiało 30 wystawców 35 marek, to tegoroczny obesłało 125 firm, wystawiających przeszło 200 marek.

Przystępując do rozpatrywania eksponatów, rozpoczniemy od włoskich; w porównaniu z rokiem zeszłym widać duże postępy, nie tyle na polu może konstrukcji, co w wykończeniu i montażu. Ogółem biorąc produkcja rozwija się więcej w kierunku motocykletek, zwanych tu ,,motoleggera'' o pojemności cylindra nie wyżej 175 cmc.; okoliczność łatwa do zrozumienia, gdy się dowiemy, że według przepisów, motocykle niżej tej granicy nie podlegają numeracji i na jazdę na nich nie potrzeba pozwolenia.

Niemniej i w dziale motocykli spotyka się dużo rzeczy ciekawych.

Najładniejsze może typy wystawia stara firma Guzzi, w stoisku której widzimy: turystyczny i ,,gran turismo'' 1931, oba 500 cmc z udoskonalonym w drobnych tylko szczegółach silnikiem, pomieszczonym w ramie o nowym profilu. Wykończenie motocykla, komfort i zawieszenie dobrze świadczą o jego twórcy.

Gilera — zwycięzca w ,,międzynarodowych 6-u dniach'' zmienił tylko nieznacznie w nowym typie swoją ramę, ma on silnik jednocylindrowy 498 cmc ze zbiornikiem smaru w karterze, smarowanie pod ciśnieniem.

Z innych marek motocykli zasługują jeszcze na wyróżnienie Garelli, Balsamo-Miller (z silnikiem Rudge), oraz nowy wyrób znanej rowerowej marki Ganna.

Co się tyczy motocykletek, to widać w ich budowie widoczne postępy tak w ramie, jak w silniku, a także tendencję do zbliżenia się w konstrukcji do motocykla. Tak np. większość ich posiada cztery szybkości — co pozwala, rzecz prosta, lepiej wyzyskiwać silnik i daje lepsze przeciętne, szczególnie na górskich drogach — podwójną ramę i nic im nie brak z przyrządów pokładowych.

Znany konstruktor samochodów Bianchi wystawia swój model ,,freccia d'oro'' (złota strzała) jako turystyczny i sportowy, z silnikiem 175 cmc, bardzo popularny w tutejszych sferach sportowych. Model 1931 różni się w szczegółach tylko od swych poprzedników, zresztą widoczny jest na nim wpływ ostatniego salonu angielskiego. Freccia d'oro fabrykowana jest seryjnie.

W stoisku Benellego który w ubiegłym sezonie sportowym zdobył dużo laurów, znajdujemy jego nowe modele 175 cmc: normalny, sportowy i ,,gran lusso''. Mają one wszystkie podwójne zbiorniki w ramie, nowy typ widełek, zaś silnik odznacza się szeregiem ulepszeń, szczególniej w zaworach i ich rozrządzie. W typie ,,gran lusso'' karter jest zmieniony, kryje w sobie również pompę do smaru i część komunikacji rurowej. Całość robi wrażenie silnej maszyny, więcej o charakterze motocykla, a nie motocykletki.

Interesująco przedstawia się stoisko marki F. V. L. ze swoim nowym typem 175 cmc o silniku z nachylonym cylindrem, 4 zmianami szybkości, smar w karterze.

Najstarsza fabryka motocykletek we Włoszech Ghirardi (która pierwsza zaczęła tu fabrykować w swoim czasie rowery motorowe) wystawia motocykletkę G. D. z trybową zmianą szybkości, tryby są z fibry na łożyskach kulkowych. ładny profil ramy.

Na wymienieniu modeli Mas (który okrył się chwałą w czasie 6-u dni międzynarodowych) Frera, Gazzi (którego nie należy mieszać z konstruktorem motocykli Guzzi), Miller, M. M., Simplex (ala d'oro), Aliprandi, zakończymy opis pokazu przemysłu krajowego.

W angielskich maszynach, wystawionych tutaj dają się zauważyć tendencje następujące: pochylenie cylindra ku przodowi, celem obniżenia ramy i lepszego pomieszczenia zbiornika-siodełka, większa dbałość o racjonalną ochronę silnika przez pokrywanie go razem ze skrzynką szybkości i magnetem specjalnemi tarczami ochronnemi, postęp w wyposażeniu motocykla w przyrządy pokładowe.

Uwagę bardzo licznie, nawiasem mówiąc, zwiedzającej publiczności zwracało stoisko marki Rudge, która zaprezentowała tu, poraz pierwszy, dopiero co wypuszczony swój typ 1931: motocykl 500 cmc z dwucylindrowym silnikiem o głowicy z glinu, smarowanie pod ciśnieniem; pomiędzy sprzęgłem a skrzynką szybkości znajduje się elastyczny przegub, absorbujący wibracje silnika i szarpania transmisji; ta ostatnia jest łańcuchowa, zamknięta w karterze. Maszyna ma 4 szybkości, punkt ciężkości bardzo obniżony.

Dobrze wprowadzona w tutejszych kołach turystycznych marka Ariel prezentuje ,,le dernier cri'' techniki, motocyklowej: swój ,,4. F'' o czterech stojących cylindrach w 2 blokach, zawory w głowicy; wystawiony przekrój silnika uwidacznia prostotę budowy.

Modele New Hudson odznaczają się karterem, pokrywającym wszystkie części, tak że na wierzchu jest tylko cylinder. Karter ten, z blachy stalowej, łatwo się demontuje.

Sunbeam zachował w modelach 1931 swoje dawne linje zarówno ramy, jak silnika, wprowadzając drobne tylko zmiany w szczegółach.

Matchless wystawił, tak jak Ariel, czterocylindrową maszynę, z tą tylko różnicą, że cyl.ndry jej są w jednym bloku w ,,V''.

Z wybitniejszych marek angielskich wymienić jeszcze by należało Triumph, Raleigh i Norton.

Szwajcarję reprezentuje jedna wprawdzie tylko, ale pierwszorzędna marka: Motosacoche. Zasłużona genewska firma wystawiła swój typ ,,jubileuszowy'' 500 cmc, wykonany i odrobiony jak... genewski zegarek. Silnik jednocylindrowy z zakrytemi zaworami, przekładnia przy pomocy pary helikoidalnych trybów, 3 szybkości, podwójna rama.

Z niemieckich fabryk wystawiły: N.S.U (175 cmc z dwusuwowym silnikiem), B. M. W. (750 cmc), Triumph i D. K. W

Dwie wielkie sale na piętrze wypełnione były stoiskami z częściami składowemi i akcesorjami, przeszło 50 firm znalazło się tutaj.

Jak słyszę, obroty na wystawie, mimo silnego kryzysu ekonomicznego, który i we Włoszech daje się silnie we znaki, miały być zadawalniające; przyczyniła się do tego, niezawodnie obniżka cen na fabrykaty, jako rezultat kampanji, bardzo energicznie tu przeprowadzanej.

Jan Erlich.

CITROËN W POLSCE



Widok części zabudowań fabrycznych od strony ulicy Górnośląskiej, gdzie mieści się również stacja obsługi

Fragment jednej z hal fabrycznych: dział karoseryjny.

Przygotowanie całkowicie stalowej karoserji do lakierowania systemem Duco.

Spawanie karoserji.

Fragment wzorowych warsztatów reperacyjnych.

Salon wystawowy w Warszawie, Wierzbowa róg Trębackiej.

Warszawska fabryka Citroën rozpoczęła swą samodzielną działalność dnia 1 stycznia 1930 r. Jest ona urządzona na wzór centralnych zakładów w Paryżu, a więc posiada najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Należy podkreślić, że w swej produkcji korzysta ona w znacznej mierze z materjałów krajowych.

Rozpoczęcie działalności przez tę fabrykę rok temu przynosi poważną zniżkę cen na samochody Citroën oraz wprowadzenie sprzedaży na niebywale dogodnych warunkach.

Znaczna zniżka cen na oryginalne części zamienne Citroën jest dalszą zdobyczą, osiągniętą dzięki owocnej działalności tej fabryki.

Zorganizowana sieć stacji obsługi, oparta o fabrykę, oraz nowoczesne, wzorowe warsztaty reperacyjne dają posiadaczom samochodów Citroën takie przywileje, jakich nie spotykano dotąd na rynku polskim.

WRAŻENIA Z AMERYKI

III

RUCH NA DROGACH I ULICACH

W Stanach Zjednoczonych jest obecnie 26,401.440 samochodów, co oznacza innemi słowy, że jeden samochód przypada na 4,6 mieszkańca, czyli że cała ludność mogłaby pewnego pięknego popołudnia wyjechać na wspólną przejażdżkę. Biorąc następnie pod uwagę, że Stany posiadają 3,016, 000 mil dróg, możnaby przeprowadzić dalej nasze śmiałe obliczenia i wyrachować, że podczas takiego spaceru-monstre samochody posuwałyby się w odległości jakichś 180 metrów jeden od drugiego. Nie spowodowałoby to specjalnego tłoku na drogach, skąd więc narzekania na trudności komunikacyjne w Ameryce?

Obliczenia statystyczne często niestety zawodzą i ich pięknym rezultatom przeczy szara rzeczywistość, i chociaż nikt jeszcze nie podjął inicjatywy z organizowania takiej przejażdżki i zawsze znaczna część samochodów stoi bezczynnie, ruch samochodowy skupia się w pewnych ośrodkach w miastach, i dochodzi do niebywałej wprost intensywności.

Prym dzierży tu oczywiście ruch w Nowym Yorku, stanowiący wprost odrębne, nigdzie nie spotykane zjawisko i rozmachem swym i intensywnością przewyższający wszystko, co można zobaczyć nawet na najbardziej wąskich i krętych ulicach Londynu. Przyczynił się do tego nietylko sam fakt, że Nowy York jest jednym z największych handlowych miast, ale przedewszystkiem wyjątkowo niedogodne ukształtowanie terenu.

Właściwy, ten sławny Nowy York drapaczy chmur, banków, hoteli i Broadway'u, to tylko niewielka część sześcio-miljonowego kolosu, to Manhattan — wąska skalista wyspa, zawarta między widłami Hudsonu i East River, odcięta rzeczką Haarlen od lądu. Cały ,,business'' skupiony jest na Manhattanie i to w dodatku tylko w dwuch ośrodkach: mniejszym, tak zwanym Down Town- Dolnem Mieście, położonym na samym południowym cypelku wyspy i zawierającym sławną Wall Street i Giełdę, oraz większym, nowszym, położonym bardziej na północ w środkowej części miasta, w okolicy między 30-tą i 60-tą ulicą. Tu, nad zbiorowiskiem olbrzymów góruje srebrzystem ostrzem swej wieży, najwyższy na świecie gmach Chryslera, u którego boku niemal, wyrasta ogromne cielsko Empire State Building, mającego wkrótce swą setką pięter zaćmić jego krótkotrwałą sławę.

Dla dokładniejszego zobrazowania sytuacji topograficznej trzeba dodać, że długość Manhattanu wynosi blisko 20 kilometrów, a największa szerokość około 2 do 3 klm., przy tem w południowej, handlowej dzielnicy ma się do czynienia z wąskiemi, krętemi uliczkami dawnej osady holenderskiej, a nawet w dokładnie pokratkowanej środkowej i północnej części ulice nie odznaczają się szerokością.



Nowy York.— 42-a ulica z gmachem Chryslera w głębi

I oto proszę sobie wyobrazić, że codziennie rano musi tu przybyć z dalszych dzielnic kilkaset tysięcy pracowników i urzędników, mieszkańcy samego Manhattanu muszą dostać się do miejsc swej pracy, w ciągu dnia tysiące ludzi przenoszą się z miejsca na miejsce dla załatwiania interesów, a olbrzymie ilości towarów i artykułów spożywczych muszą dostać się do licznych składów, wielkich sklepów i restauracyj. Po południu znów, tłumy te wracają do swych domów, a znaczna ich część ponownie zjawia się wieczorem w zalanej potokami świateł dzielnicy kin i teatrów na Broadway'u, a cały ten szalony ruch z konieczności skupia się na 12 biegnących wzdłuż wyspy avenue, na czterech mostach, przerzuconych ponad wodami East River i w tunelu pod Hudsonem!

To, co się dzieje na ulicach Nowego Yorku śmiało można uważać za pewien szczyt, którego przekroczyć się już nie da, a dowodem nasycenia ruchu do najwyższego stopnia jest chociażby to, że Nowy York stoi pod względem ilościowego rozwoju automobilizmu znacznie w tyle, niż całość Stanów Zjednoczonych, w których, jak zaznaczyłem 1 samochód przypada na 4,6 mieszkańców. Nowy York przy swych 6,017,000 mieszkańców posiada tylko 733,191 samochodów, czyli że na jedną maszynę wypada tam około 8,25 człowieka, a że taki stan jest tylko wynikiem niedogodnego rozkładu arteryj komunikacyjnych, dowodzi chociażby to, że w 3½ miljonowem Chicago na 1 samochód przypada 6,25 mieszkań-

ca, w 2 miljonowej Philadelphji 7,8 a w 1½-miljonowej stolicy samochodów — Detroit — 3,8!

W Nowym Yorku samochód nie może już sprostać swemu zadaniu i miast być pomocą w pracy, staje się zawadą i kulą u nogi, z którą niewiadomo wprost co robić, bo o „parkowaniu" w śródmieściu nie może być mowy. Z konieczności, zamożni nawet ludzie, obchodzą się bez własnej maszyny i korzystają z publicznych środków komunikacyjnych, jak kolej podziemna, kolej nadziemna, czyli tak zwane „elevated", autobusy oraz tramwaje, które są plagą Nowego Yorku i do reszty dezorganizują i tak z trudem przepychający się ruch uliczny, a ich stare, niewielkie, rozklekotane wagony, całemi sznurami zatarasowują ulice, nie mogąc się same posunąć naprzód i nie przepuszczając innych. Piechotą można się dostać prędzej, a o zlikwidowaniu ich nawet w ciągu dłuższego przeciągu czasu nie może być mowy, bo eksploatujące je towarzystwa posiadają długoletnie koncesje, a do wyzbycia się ich, wobec panujących w Stanach stosunkach prawnych, nie można je zmusić żadną siłą. Wyświetlany przed paru laty film z Haroldem Lloydem, jako właścicielem konnego tramwaju, odbywającego regularnie tylko jedną jazdę dziennie, nie jest blagą, ale smutną rzeczywistością, odbitą w krzywem zwierciadle satyry.



Philadelphia. — Policjant regulujący ruch pod parasolem.

Bezpośrednim rezultatem niemożności używania samochodu jest nadzwyczajne rozpowszechnienie taksówek, których w Nowym Yorku jest blisko 40,000, podczas gdy w dwa razy mniejszem Chicago zaledwie 5,500! Należą one do kilku tylko wielkich przedsiębiorstw taksówkowych, które nie kupują zwykłych seryjnych maszyn, ale obstalowują dla siebie specjalne typy, odznaczające się mocnem podwoziem i specjalną bardzo ładnie i solidnie wykonaną karoserją. „Checker Cars" są np. budowane przez Chryslera, a taksówki przedsiębiorstwa „General" przez jedną z fabryk koncernu General Motor Co.

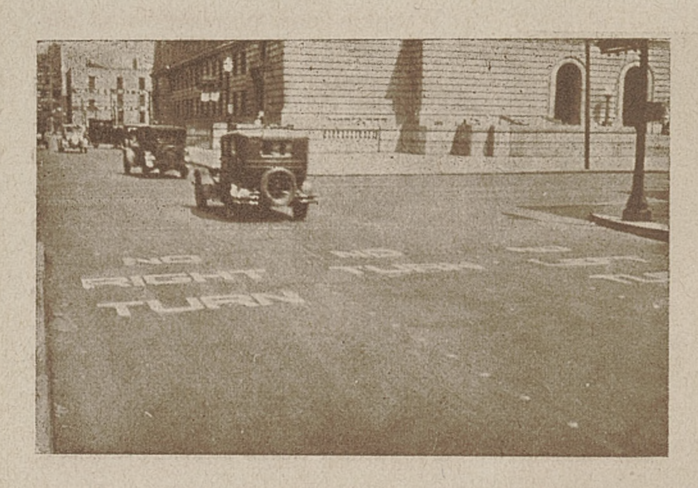
Pomimo niskich cen samochodów i taniej benzyny, przejazdy taksówką są bardzo drogie i wynoszą przeważnie 25 centów za pierwsze pół mili i od 40 do 60 centów na następną milę — czyli od 2 złotych 20 gr. do 3,30 za kilometr! Spowodowane jest to wysokim kosztem robocizny kierowcy i... chęcią osiągnięcia wysokich zysków. Sprawozdania finansowe towarzystwa „Yellow Cab" wykazały w pierwszym kwartale 1930 roku 40,476 dolarów czystego dochodu!

Wysokie ceny przejazdów są nietylko cechą taksówek, ale wszystkich publicznych środków lokomocji i nawet mających obecnie złą konjunkturę tramwai, które biorą 10 centów za bilet, czyli prawie 90 groszy, a dzieje się to dzięki temu, że ceny te nie są regulowane i kontrolowane przez rady miejskie, czy inne instytucje, będące wyrazem interesów publiczności, starające się je utrzymać zawsze w pobliżu minimum rentowności przedsiębiorstwa, ale poprostu przez konjunkturę rynkową, pozwalającą je utrzymać w pobliżu maximum, jakie da się wydusić z klijenteli.

Regulacja tak szalonego ruchu, jak Nowo Yorski, stanowi specjalnie trudne zagadnienie. Zniknęły już dawno z powierzchni ziemi, zainstalowane w 1918 roku, wieże regulacyjne na zbiegu ulic, niema też powszechnie stosowanej gdzieindziej automatycznej, falowej sygnalizacji świetlnej, narzucającej ruchowi pewną przeciętną szybkość, bo to i tak na nicby się tu nie zdało.

Aby dać sobie radę z trudnem zagadnieniem chwycono się bardziej prymitywnego sposobu: zainstalowano automatyczną sygnalizację, puszczającą ruch równocześnie na całym Manhattanie naprzemian to wzdłuż, to wpoprzek wyspy. Powoduje to oczywiście zbyt częste zatrzymywanie, daje jednak nieocenione rezultaty, jeżeli chodzi o ruch tak intensywny jak Nowo-Yorski i ma tą techniczną zaletę, że nie wymaga instalowania latarń sygnałowych na każdem skrzyżowaniu. Zresztą w najbardziej ruchliwych punktach regulują ruch właściwie tylko policjanci, a światła sygnałowe służą tylko dla ich osobistej orjentacji, pracę przy tem mają nielada: w ośmiu na jednem skrzyżowaniu, grzebią poprostu rękami w gęstej masie samochodów, zatrzymując ją, puszczając lub rozgarniając na boki. Gdy zatrzymują ruch w jednym kierunku, puszczają najpierw maszyny skręcające w poprzeczną ulicę, a dopiero później jadące prosto, a przechodnie, czekający zwartym tłumem na chodnikach, zniecierpliwieni stratą drogiego czasu, rzucają się w odpowiedniej chwili na jezdnię pomiędzy samochody, które jeszcze nie zdążyły zatrzymać się. Nikt na nich przy tem nie trąbi, a i wogóle sygnał używany jest w Ameryce bardzo rzadko, jedynie tylko, gdy się chce wyprzedzić inną maszynę, ale i to nie zawsze.

Nie oznacza to bynajmniej, by ruch na ulicach Nowego Yorku miał być cichy, przeciwnie panuje tu nieznośny hałas, głównemi jednak jego źródłami są nadziemne

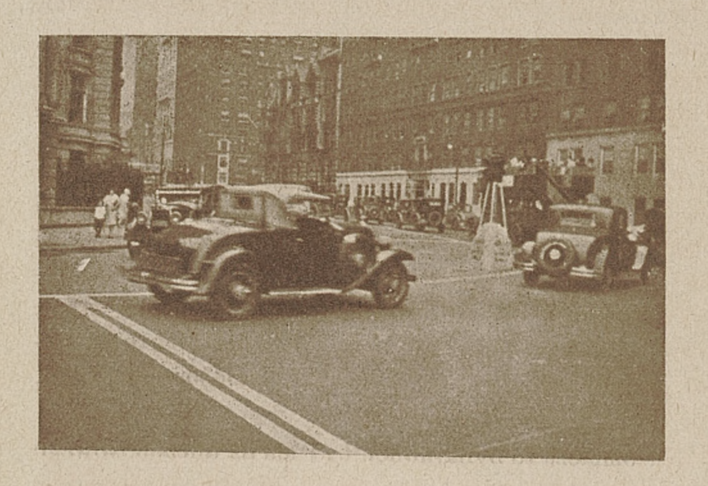


Jezdnia podzielona na pasma dla samochodów skręcających w lewo, jadących prosto i skręcających w prawo.

i podziemne koleje, tramwaje, ciężarówki na masywach, konne wozy (sic!) oraz prace przy licznych budujących się domach, jak wybijanie w skale dołów na fundamenty lub nitowanie konstrukcyj żelaznych.

Co do koni, to należy zaznaczyć, że nie wyginęły jeszcze w Nowym Yorku i nie raz można zobaczyć większe i mniejsze ciężarowe wozy ciągnione przez nie, a w najelegantszej części miasta na 5-tej Avenue, koło Central Parku zawsze stoi kilka eleganckich powozików, któremi można przejechać się na spacer po parku.

Ruch w innych miastach jest również bardzo intensywny, ale już luźniejszy i szybszy niż w Nowym Yorku i nie skupiający się tak w poszczególnych punktach, powszechnie więc zastosowany jest wspomniany falowy system automatycznej regulacji, dostosowanej do 22-milowej czyli 35-cio kilometrowej szybkości w centrum miasta lub nawet 35 milowej, a więc 56-kilometrowej, nietylko, że dozwolonej, ale wprost wymaganej, na biegnących wzdłuż jeziora bulwarach Chicago. Regulacja taka obejmuje przy tem nietylko śródmieście, ale wszystkie nawet bardziej ruchliwe skrzyżowania podmiejskich szos, co znacznie podnosi bezpieczeństwo



Nowy York.—Sygnał regulacji ruchu.

i sprawność ruchu, bo dzięki temu kierowca jest zawsze pewien, że w każdym ważniejszym punkcie komunikacyjnym znajdzie sygnał, który mu z daleka pozwoli się zorjentować w warunkach i sytuacji ruchu.

Ciekawy system zastosowano dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach głównych arteryj komunikacyjnych z drogami lub ulicami podrzędnemi: prawo pierwszeństwa dla jadącego główną drogą zagwarantowane jest przepisem, który wymaga, by nadjeżdżający boczną drogą, bezwzględnie się zatrzymał na skrzyżowaniu, dzięki czemu wykluczona jest jakaś nieuważna i nieostrożna jazda.

Sprawa skręcania w lewo, podczas którego trzeba przeciąć ruch na ulicy, po której się jechało, nabawiła amerykanom sporo kłopotów, zmuszając do opracowania odpowiednich zasad regulacji ruchu. Najprostszem rozwiązaniem kwestji jest zakaz skręcania w lewo podczas ruchu na danej ulicy. Kto ma zamiar skręcić, podjeżdża wówczas do skrzyżowania, zatrzymuje się na środku jezdni i czeka, aż zabłyśnie czerwone światło, i skręca zanim ruszą maszyny z poprzecznicy. Dla ułatwienia orjentacji maluje się na jezdni linje, wyznaczające gdzie przygotowane do skręcania samochody powinny zatrzymywać się. Wadą tego systemu jest zatarasowywanie miejsca na jezdni, po której właśnie odbywa się ruch i tamowanie początku ruchu na poprzecznicy.

Radykalniejszem rozwiązaniem jest przepis, zakazujący wogóle skręcania w lewo. Upraszcza to znacznie regulację ruchu, pociąga jednak za sobą niedogodności o ogólniejszym charakterze, pragnąc bowiem dojechać do jakiegoś określonego punktu w mieście, należy wówczas dobrze orjentować się nietylko, gdzie możnaby znaleźć w pobliżu miejsce na postój, ale trzeba także wiedzieć, na których skrzyżowaniach można skręcać, a na których nie, by móc zgóry wybrać najkrótszą drogę do celu. Kto tego nie wie, może się narazić na długie i bezcelowe krążenie.

Na terenie stanu Ohio i Okręgu Columbia spotkałem się z ciekawem rozwiązaniem, godzącem po części w oba sposoby: samochód, pragnący skręcić w lewo, posuwa się prawą stroną jezdni, a dojechawszy do skrzyżowania, zjeżdża na prawo w poprzeczną ulicę i ustawia się tak, by po puszczeniu na niej ruchu móc odrazu ruszyć w zgodnym z nim kierunku. Ma to tę wyższość nad pierwszym sposobem, że samochody czekające na możność skręcenia w lewo, stoją na ulicy po której w danej chwili ruch nie odbywa się, z drugiej zaś strony nie przeszkadzają w czasie puszczenia ruchu na poprzecznicy, bo na szerszej ulicy można maszyną zawczasu skręcić i ustawić ją razem z innemi, na węższej zaś, na tyle przygotować do skręcenia, by zdążyć usunąć się z drogi, zanim nadjadą maszyny z naprzeciwka. Ma i ten sposób oczywiście swoje wady, jest jednak ciekawym przykładem, jakiej nieraz potrzeba pomy-

słowości dla rozwiązania niektórych zagadnień regulacyjnych.

Nowy York i w tej dziedzinie musiał zdobyć się na pewną rekordowość. Wieczorem cały olbrzymi ruch skupia się w ośrodkach spacerowych i rozrywkowych, na ciągnącej się wzdłuż Hudsonu River Side Drive, na wspaniałych wielomilowych bulwarach, dążących do oceanu, lub ciągnących się wzdłuż brzegów Long Island, a przedewszystkiem na sławnym Broadway'u, na przestrzeni między 42-gą i 56-tablicą, gdzie skupione są najwspanialsze na świecie kina, dancingi, kabarety, rewje i teatry. Po jezdni, zalanej różnobarwnemi i ruchliwemi światłami tysiąca reklam, sunie nieprzerwana, wprost lepka masa samochodów, a szerokiemi chodnikami tłoczy się nieprzebrany tłum, żądny rozrywki. Tu o tej porze skręcać wogóle nie wolno, a zakaz ten zresztą jest tylko usankcjonowaniem faktu, że gdyby nawet kto chciał skręcić z Broadway'u lub 7-mej Avenue w którąś z bocznych ulic, toby poprostu nie mógł przepchać się przez zwarty tłum przechodzących przez jezdnię przechodniów.

Adam Minchejmer
stud. Pol. Warsz.

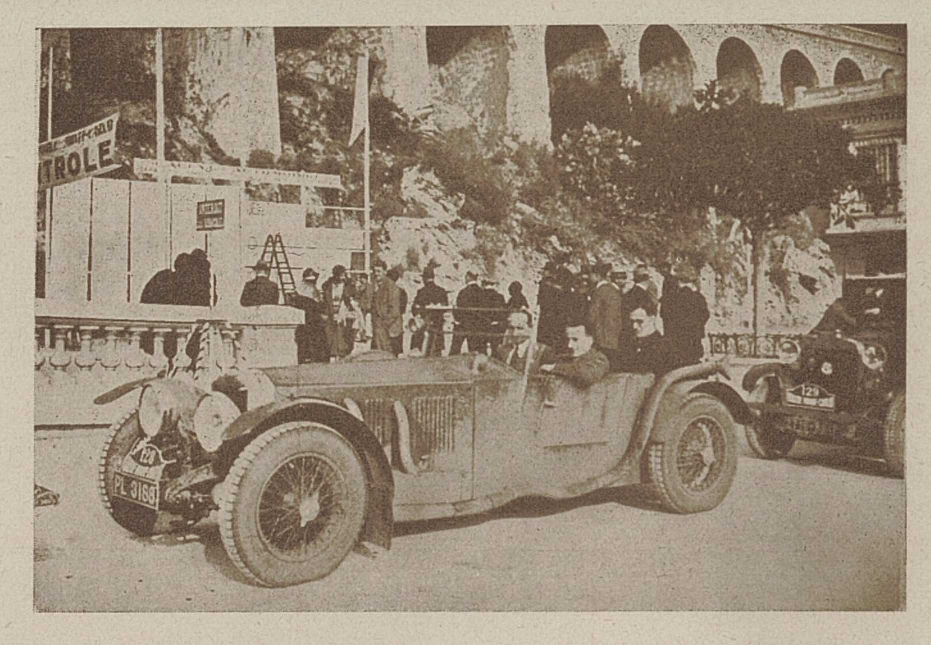


NOWY SUKCES WYROBÓW POLSKICH ZAGRANICĄ

Wyroby naszych monopoli—spirytusowego i tytuniowego zyskują zagranicą coraz większe powodzenie. Po sukcesie na wielkich wystawach międzynarodowych (w Liége i Antwerpji a następnie na targach w Brukselli), który, między innemi, doprowadził do utworzenia w Liége Tow. „Polspirt", sprzedającego wódki monopolu polskiego we Francji i Belgji, mamy obecnie do zanotowania nowy fakt uznania dla naszych wyrobów monopolowych. Oto na otwartych w lutym r. b. Międz. Targach—Wystawie w Nicei wódki Państwowego Monopolu Spirytusowego przedstawione zostały do najwyższej nagrody — „Grand Prix avec medaille d'or".

Obok: Stoisko na międzynarodowych Targach w Nicei.

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO MONTE CARLO



Healey na samochodzie Invicta, zwycięzca tegorocznego Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo w kategorji dużych wozów.

W poprzednim numerze Auta podaliśmy pokrótce wyniki tegorocznego Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo. Jest to zbyt wielka impreza, aby poprzestać na tej suchej notatce i dlatego wypada nam omówić dokładniej przebieg i wyniki wspaniałych zawodów International Sporting Klubu.

Lista zapisów do Zjazdu objęła w tym roku rekordową ilość 149 zgłoszeń. Z tej liczby jednak tylko 61 wozów, a więc mniej niż połowa zgłoszonych, przybyła do Monte Carlo w zgodzie ze wszystkiemi przepisami regulaminu. Wpłynęły na to w pierwszym rzędzie złe warunki atmosferyczne i drogowe, jakie panowały we wschodniej części Europy. Znaczna ilość współzawodników, znęcona zeszłorocznemi sukcesami kierowców startujących z Jass w Rumunji, obrała w tym roku jako swe miejsce startu Jassy, lub też jeszcze dalej położone miasta, jak Belgrad czy nawet Ateny. Niestety w tym roku warunki atmosferyczne były znacznie mniej sprzyjające aniżeli w ubiegłym, tak że zapał sportowy drogo kosztował tych wszystkich zawodników. Ogromne zaspy śnieżne, leżące na drogach Rumunji i Polski, oraz oceany błota, w jakich tonęły bezdroża bałkańskie, w połączeniu z mgłą stwarzały warunki niesłychanie uciążliwe dla jazdy samochodem. To też z liczby kilkudziesięciu uczestników Zjazdu, którzy wystartowali albo zamierzali wystartować z tej części Europy, na liście klasyfikacyjnej konkursu znalazło się tylko dwóch: Adam hr. Potocki na samochodzie Oświęcim Praga i rumuński kierowca Cristea na samochodzie Dodge.

Hr. Adam Potocki był jedynym kierowcą polskim, który klasyfikował się w tegorocznym Zjeździe. Rutynowany ten raidowiec i znawca dróg całej Europy, mając w swych rękach tak wytrzymały i odporny na złe warunki jazdy samochód, jak Oświęcim-Praga, bez wielkiego wysiłku dotarł w przepisanym terminie do Monte Carlo i klasyfikował się tam na piętnastem miejscu, w grupie dużych samochodów. Jest to najlepszy rezultat osiągnięty dotychczas przez polskiego kierowcę w Zjeździe Gwiaździstym do Monte Carlo.

Oprócz hr. Potockiego brał udział w Zjeździe jeszcze drugi kierowca polski, a mianowicie inż. Mieczyński, który jechał na dwumiejscowym samochodzie Ford wespół z Piotrowskim, kierowcą znanym z zeszłorocznego Raidu Międzynarodowego A. P. Zawodnicy ci stracili niestety zbyt wiele czasu przy przebijaniu się przez zaspy na drodze z Jass do Warszawy, skutkiem czego musieli zrezygnować z dalszej jazdy.

Z pośród zawodników zagranicznych, którzy przejeżdżali przez nasze terytorjum, najlepsze wyniki uzyskał wspomniany już Rumun Cristea na samochodzie Dodge, zajmując jedenaste miejsce w kategorji dużych wozów. Z pozostałych konkurentów zagranicznych przejeżdżających przez Polskę, do celu w Monte Carlo przybyło w przepisanym terminie tylko dwóch kierowców francuskich, którzy wystartowali zamiast z Jass ze Lwowa, a mianowicie Larue na samochodzie Peugeot i Richard na samochodzie Delahaye. Pierwszy z nich uzyskał dwunaste miejsce w kategorji małych wozów, drugi zaś dwudzieste dziewiąte miejsce w silniejszej kategorji. Wszyscy pozostali konkurenci odpadli po drodze.



W kategorji małych wozów zwyciężył Leverett na samochodzie Riley.

Trudności, które mieli do pokonania zawodnicy, startujący z Jass i ze Lwowa, były niczem w porównaniu z prawdziwą odyssesją, jaką przeżyli kierowcy, którzy lekkomyślnie zapuścili się w głąb półwyspu bałkańskiego. Ze stosunkowo sporej paczki tych straceńców, do Monte Carlo zdołał dojechać na czas jeden tylko Bignan na samochodzie Fiat. Opowiadał on o swej

podróży rzeczy wprost niesłychane. Dość chyba powiedzieć, że jadąc do swego miejsca startu, którem były Ateny, musiał Bignan w wielu miejscach w Bułgarji i Grecji własnoręcznie znakować, a często nawet i reperować drogę, gdyż tylko w ten sposób mógł sobie zapewnić przebycie drogi powrotnej z wymaganą przez regulamin Zjazdu szybkością przeciętną. Niestety, przezwyciężywszy potężnym wysiłkiem sportowym te wszystkie niebosiężne trudności, nie zdołał Bignan umknąć przed złośliwym pechem, który sprawił, że znakomity raidowiec spóźnił się pięć minut na punkt kontrolny w Strassburgu i został za to wyeliminowany z konkursu, pomimo że do Monte Carlo przybył jako jeden z pierwszych zawodników. Tym fatalnym sposobem zwycięsca z roku 1928 stracił w tym roku murowaną pierwszą nagrodę, otrzymując tylko specjalne odznaczenie za swój świetny wyczyn, nie mający precedensu w dziejach Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo.

O ile zawodnicy, startujący ze wschodniej Europy, mieli niezwykle ciężkie zadanie, o tyle kierowcy, którzy wyruszyli z okolic północnych, byli bardzo faworyzowani przez stan dróg i warunki atmosferyczne. To też wszystkie pierwsze miejsca w klasyfikacji tegorocznego Zjazdu przypadły zawodnikom, którzy jako miejsce startu obrali port Stavanger, leżący na zachodniem wybrzeżu Norwegji, lub też miejscowość John O'Groats, znajdującą się na północnym cyplu Wielkiej Brytanji. Byli to po większej części zawodnicy angielscy, to też Zjazd tegoroczny zakończył się jeneralnym sukcesem dumnych synów Albionu.

Po przyjeździe do Monte Carlo każdy uczestnik Zjazdu poddany jeszcze został próbie akceleracji na dystansie 250 metrów i hamowania na 10 metrach. Najlepsze wyniki uzyskał tu również Anglik, a mianowicie Mann na samochodzie Lagonda. Następnie komisarze sportowi przystąpili do żmudnego obliczania rezultatów imprezy, biorąc pod uwagę przestrzeń przebytą przez każdego zawodnika, jego szybkość przeciętną i wynik uzyskany we wspomnianej próbie akceleracji i hamowania. Pierwsze dziesięć miejsc w każdej z dwóch kategorji zajęli następujący konkurenci:

Kategorja samochodów do 1100 ccm.

1) Leverett (Riley) miejsce startu Stavanger, punktów 236,30. 2) Lavalette (Peugeot) Stavanger, 235,80 p. 3) Pani Jeanne (Rosengart) Stavanger, 234,35 p. 4) Hobbs (Riley) John O'Groats, 232,45 p. 5) Matuszowsky (Praga) Stavanger, 231,38 p. 6) Montgomery (M. G.) John O'Groats, 230,82 p. 7) Rudat (B. M. W.) Stavanger, 229,36 p 8) Samuelson (M. G.) John O'Groats, 227,30 p. 9) Mürken (D.K.W.) Królewiec, 224,83 p. 10) Douglas Morris (Triumph) John O'Groats, 223,90 p.

Kategorja samochodów powyżej 1100 ccm.

1) Healey (Invicta) Stavanger, 255,25 p 2) Wimille (Lorraine) Stavanger, 255,24 p. 3) Schell (Bugatti) Stavanger, 253,26 p. 4) Clifford (Lagonda) Stavanger, 253,11 p. 5) Van Eijck (Graham Paige) Stavanger, 252,96 p. 6) Schaar (Chrysler) Stavanger, 252,88 p. 7) Blaivie (Lorraine) Stavanger, 252,82 p. 8) Vaumund (Buick) Stavanger, 252,82 p. 9) Johansen (Ford) Stavanger, 251,99 p. 10) Olsen (Overland) Stavanger, 251,47 p.

Jak zazwyczaj, tak i tym razem, zawody monegaskie uświetnione zostały konkursem komfortu karoserji oraz wyścigiem górskim na stromem zboczu Mont des Mules.

Konkurs komfortu przyniósł jeszcze jeden sukces Anglików, gdyż Wielką Nagrodę Honorową otrzymał jednomyślną uchwałą jury Davis na wspaniale wyekwipowanym samochodzie Armstrong Siddeley.

Wyścig na wzniesieniu Mules odbył się w sobotę 24 stycznia przy udziale 29 konkurentów. Na niezmiernie trudnej trzykilometrowej trasie uzyskane zostały w poszczególnych kategorjach następujące wyniki:

Kat. 750 ccm.: 1. Rudat (B.M.W.) 4 m. 45,6 s., szybkość średnia 37,8 klm/g.; 2. pani Jeanne (Rosengart) 4 m. 56,2 s.

Kat. 1100 ccm.: 1. Barr (Riley) 3 m. 35 s., szybkość średnia 49,5 klm/g., rekord kategorji; 2. Montgomery (M.G.) 3 m. 41,6 s.; 3. Hobbs (Riley) 4 m. 00,4 s.

Kat. 1500 ccm. Grubb (Chenard Walcker) 4 m. 20,8 s., szybkość średnia 41,4 klm/g.

Kat. 2000 ccm.: 1. Mann (Lagonda) 3 m. 41,8 s., szybkość średnia 48,7 klm/g., rekord kategorji; 2. Agar (Morris) 4 m. 32,4 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Schell (Bugatti) 3 m. 22,4 s., szybkość średnia 53,3 klm/g.; 2. Black (M. G.) 3 m. 39,4 s.; 3. Davis (Armstrong Siddeley) 4 m. 07,8 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Healey (Invicta) 3 m. 20,2 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia 53,9 klm/g., rekord kategorji; 2. Wimille (Lorraine) 3 m. 27,4 s.; 3. Stenfeldt (Ford) 3 m. 29,4 s.

Kat. 8000 ccm.: 1. Van Eijck (Graham Paige) 3 m. 55,2 s., szybkość średnia 45,9 klm/g.

Zjazd zakończony został w niedzielę 25 stycznia defiladą zawodników przez miasto i uroczystem rozdaniem nagród, które rozdzielono, jak poniżej:

Nagroda przechodnia pisma „Journal" — Healey (Invicta).

Nagroda przechodnia pisma „L'Illustration Automobile Belge" — Healey (Invicta), Wimille (Lorraine), Schell (Bugatti).

Nagroda przechodnia księcia Ghiki — Adam hr. Potocki (Oświęcim—Praga).

Nagroda dla pań: w pierwszej kategorji pani Jeanne (Rosengart), w drugiej kategorji pani Jardine (Lancia).

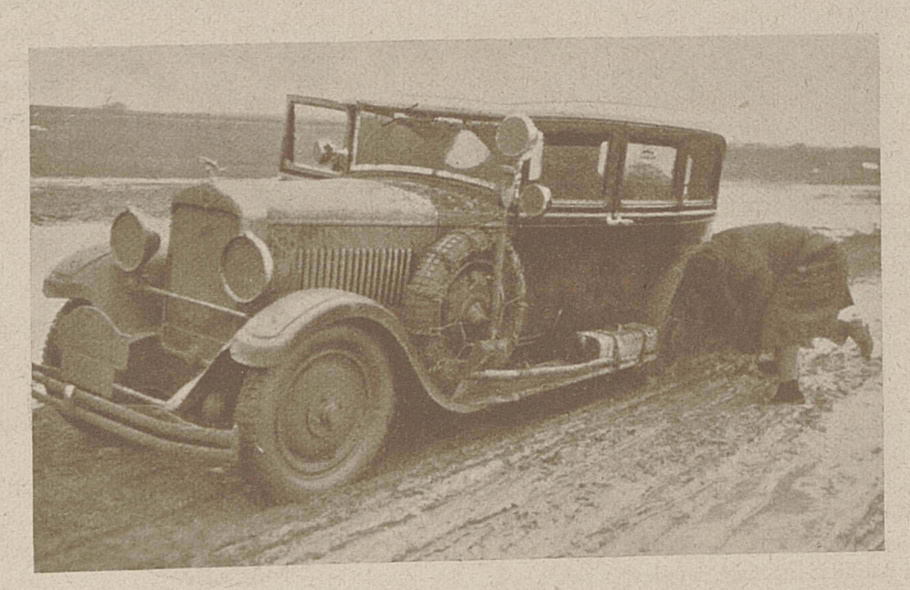
Nagroda przechodnia Automobilklubu Rumunji—Cristea (Dodge).

Nagroda Condaminy za najlepszy wynik w próbie akceleracji i hamowania — Mann (Lagonda).

Nagroda Barclays Bank — Black (M. G.).

Nagroda Forda — Johansen (Ford).

Nagroda Automobilklubu Norwegji — Healey (Invicta).



„Oświęcim — Praga" Adama hr. Potockiego w błocie na drodze z Jass do Botosani.

Jak zatem widzimy hr. Adam Potocki uzyskał za swój wyczyn, oprócz plakiety, jeszcze nagrodę przechodnią księcia Ghiki przeznaczoną dla tego kierowcy zagranicznego, który startując z Rumunji uzyska w Zjeździe najlepsze rezultaty. Nawiasem mówiąc nagroda ta przypada imiennie nie hr. Potockiemu ale Janowi Ripperowi, który zgłosił wóz jako zawodnik, a nie brał udziału w Zjeździe skutkiem złamania ręki w Zakopanem podczas świąt Bożego Narodzenia. Fakt ten w niczem zresztą nie zmniejsza znaczenia wyczynu sportowego hr. Adama Potockiego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że sukces hr. Potockiego osiągnięty został na samochodzie częściowo polskiej produkcji, bo zmontowanym w Oświęcimiu. Udany występ naszych automobilistów w Zjeździe do Monte Carlo jest ponadto dowodem aktywności polskich klubów automobilowych, gdyż zarówno hr. Adam Potocki, jak i główny organizator wyjazdu dyr. Barylski są członkami Automobilklubu Polski.

WRAŻENIA UCZESTNIKA

Dnia 14 stycznia b. r. o godz. 7 rano nasza „Oświęcim-Praga" ruszyła ze Lwowa do Jass.

Zacząwszy od Mikołajowa droga stawała się z kilometra na kilometr gorsza; jedyną pociechą były tylko partje robotników, oczyszczających drogę w miejscach zasypanych śniegiem i pocieszających, że za dni dwa cała droga będzie oczyszczona, bo taki rozkaz przyszedł z Warszawy.

Droga wlokła się na Stryj, Dolinę, Stanisławów, Kołomyję, Śniatyń, Cernauti, Mihaileni, Botosani, Frumusica, Harlau, Torgu-Frumos i Jassy.

Dziś tak łatwo, krótko i bez zmęczenia można trasę całą przebyć w pamięci, a jednak droga była przeraźliwie męcząca, tak dla obsady, jak i dla poczciwej „Oświęcim-Pragi".

Najgorszym kawałkiem drogi była trasa pod Mihaileni — 18 km. — trzy godziny jazdy — nie jazdy, ale pieszego spaceru obok wozu. Droga zasypana na 150 cm., ujeżdżona chłopskiemi sankami w zygzaki tak, że jazda była możliwa w następujący sposób kierowca starał się utrzymać maszynę na torze wyjeżdżonym przez sanki, a reszta obsady brnąc w nieujeżdżonym śniegu przytrzymywała samochód, by tył nie zsunął się z ujeżdżonej drożyny, gdyż obsunięcie się w śnieg groziło ugrzęźnięciem na dłuższy okres.

Ambicja obsady, podtrzymywała siły fizyczne, byle dojechać do Jass.



Stara cerkiew w Jassach.

Po 25 godzinnej jeździe, bez zagotowania się wody w chłodnicy, ale ugotowaniu się obsady we własnem zmęczeniu dobrnęliśmy wreszcie do Jass.

Członkowie Klubu Mołdawskiego w Jassach z Vice Prezesem Klubu p. Aleksandre C. Zarifopolo okazywali swą radość, że choć jedna maszyna przebiła się do Jass jeszcze przed rozkopaniem drogi i to w dodatku maszyna narodu zaprzyjaźnionego, do którego Rumunja ma duży sentyment.

Gościnność Klubu Mołdawskiego i uprzejmość wszystkich jego członków, przechodziła oczekiwanie i poprostu wzruszała.

W oznaczonej godzinie ruszyła polska ekipa ze startu, na którym zgromadziły się różne wspaniałe wozy, biorące udział w Rallye jak: Nr. 157 M. Klinke na Mercedes-Benz o litrażu 4,582, Nr. 133 Cpt. A. Berlesco na Chrysler o litrażu 3,94, Nr. 204 p. G. Cristea na Dodge o litrażu 3,308 i t. d.



W samochodzie śpi się bardzo smacznie.

Zaraz za Jassami — niespodzianka. Zamiast śniegu, po którym przejeżdżaliśmy poprzednio — morze błota. Droga do Botosani, to trakt gruntowy długości 185 km. Słońce roztopiło śnieg — grząskie, lepkie i głębokie błoto jak okiem sięgnąć.

Od Botosani leży śnieg, który z każdym kilometrem staje się większy.

Maszyna stękając i sapiąc przybywa do polskiej granicy. Krótki przymusowy odpoczynek — uprzejmość urzędników rumuńskich — uprzejmość urzędników polskich — formalności graniczne szybko załatwione i wspaniała po drogach rumuńskich, bo już rozkopana, szosa do Lwowa.

Pod Stanisławowem niespodzianka. Szosa na przestrzeni 50 metrów zawiana do wysokości 2 metrów. Tragedja. Potocki idzie na zwiady — wraca — mina rzadka — siada za kierownicę — gaz — rów — pole — drzewa — rów — i o dziwo znowu szosa. Maszyna cała — obsada zdrowa — wspaniale!

Lwów — Klub czeka — radość, że polska maszyna i polska obsada przybyła pierwsza z Jass.

Odjazd. — Za Tomaszowem pod Tarnawatką zaczynają się innego rodzaju przyjemności.

Stary śnieg został starannie rozkopany, ale nocą była zadymka, dokładnie zapełniając śniegiem rozkopaną drogę. Delahaye i Steyr siedzą głęboko w śniegu. Ekipa „Oświęcim-Praga", bez namysłu, zgodnym a wyćwiczonym już ruchem złapała za łopaty, by odkopać konkurentów — a miłych towarzyszy niedoli — i w ten sposób przebywa się 20 km., przepychając i odkopując maszyny przy wspólnym wysiłku wszystkich trzech ekip.

Za Lublinem szosa pokryta jest gładziutkim lodem, a maszyna idzie już niestety bez łańcuchów, co przysparza trochę strachu.

Warszawa! Znowu „Oświęcim-Praga" pierwsza z Jass przybyła. — Serdeczne przyjęcie przez kolegów klubowych — rady dobre, przyjacielskie, sypią się jak z rogu obfitości — i już odjazd.

Zespół nasz, składający się z członków A. P., minął swój Klub — samych szczerych przyjaciół!

Dalsza droga na Poznań do Berlina jest już wypoczynkiem. Śnieżyca z deszczem i dużym wichrem towarzyszy wiernie od Poznania do Zbąszynia. To drobnostka.

Berlin. Automobilklub von Deutschland przyjmuje gościnnie, dając do dyspozycji, łazienki, umywalnie, maserów, fryzjerów i doskonałe gorące przyjęcie. 20 minut odpoczynku i jazda dalej na Magdeburg — Braunszweig — Hildesheim — Dortmund — Hagen. Nowa zmora — przejazd przez zagłębie Ruhry.

Setki uliczek — mgła, naprzemian z jarzącemi światłami wspaniałych wystaw sklepowych. Cała ekipa ma oczy wpatrzone w tabliczki orjentacyjne, rozmieszczone na rogach ulic. Nareszcie Düsseldorff — koniec męki „zagłębiowej".

Aachen — Liege — cudowna droga, niestety noc i piękne widoki migają się tylko w promieniach reflektorów.

Przed Brukselą oczekują samochody i motocykle, by przeprowadzić najkrótszą drogą wozy raidowe do punktu kontroli.

Znowu 20 minut postoju i dalsza jazda na Mons — La Capelle — Vervins — Soissons — Compiegne — Senlis — i Paryż.

W Paryżu kontrolę otwierają dopiero za godzinę. Korzystamy z tego, robiąc się na pięknych, oraz pracujemy trochę przy wozie.

Droga z Paryża do Lyonu jest niezaprzeczalnie piękna. Świetny, gładki asfalt, pogoda piękna, słoneczna — humory ekipy bajkowe — maszyna okazuje również swą radość trzymając stale wskazówkę tachometra na setce.

462 km. z Paryża do Lyonu, minęły błyskawicznie.

Do otwarcia kontroli w Lyonie jeszcze 3 godz. Bierzemy kąpiel, masaż i staramy się użyć doli „Oświęcim-Pragi" przez usunięcie błota z hamulców i nowe przesmarowanie wozu przed ostatnim etapem, podobno najgorszym z powodu mgły.

Faktycznie 300 km. mgły — słaba przyjemność. Ale już od Saint-Raphaël cudowna droga nad brzegiem morza.

Szybko mijamy Cannes, Antibes, Nice i już Monte-Carlo.

Bocznemi uliczkami sunie maszyna do garażu, by zostać nareszcie rozładowaną z bagaży, umytą i wypolerowaną.

Punktualnie o godz. 10 t. j. z chwilą otwarcia kontroli wjeżdża polska ekipa do mety i ostatnich kontroli, przybywając jako trzecia z kolei.

Cztery różne kontrole — sprawdzanie plomb na silniku i podwoziu — dokładne oglądanie błotników — próba szybkości — próba hamulców — odpoczynek!

„Oświęcim-Praga" z obsadą: Adam Hr. Potocki, Stanisław Barylski, Ignacy Kołłupajło i Józef Janeczek, zdobyła puhar imienia Księcia Ghika.

Sta-Bar.



Sport

Rezultaty zawodów zimowych.

Zawody zimowe polskich Klubów automobilowych odbyły się, przy niezbyt sprzyjających warunkach atmosferycznych, w dniach 20, 21 i 22 lutego. Program trzydniowego turnieju obejmował: Zjazd zespołów klubowych do Krakowa, raid z Krakowa do Zakopanego, oraz wyścig torowy w Zakopanem.

W Zjeździe zespołów klubowych do Krakowa, który był organizowany przez Kluby Krakowski, Łódzki i Śląski, wzięło udział siedem zespołów. Pierwsze miejsce zajął zespół Krakowskiego Klubu Automobilowego w składzie: hr. Rostworowski, dr. Frenkiel i Mojzisek, którzy na samochodach Tatra przebyli dystans 328 klm., otrzymując 213,5 pkt. Drugie miejsce uzyskał zespół Łódzkiego Automobil-Klubu w składzie: Jerzy Mandeltort, Stefan Osser i Jan Weigt, który przebył 299 klm. i otrzymał 189.7 pkt. Wreszcie trzecie miejsce przypadło Śląskiemu Klubowi Automobilowemu, którego zespół, w składzie: dr. Zbisławski, Korfanty i Mikszan, przebył tylko 88 klm., otrzymując 137 pkt. Do celu doszło ogółem pięć zespołów.

Jazda zimowa z Krakowa do Zakopanego zgromadziła na starcie 21 samochodów, w czem dwa prowadzone przez panie. Do mety na stadjonie sportowym w Zakopanem doszło ogółem 18 maszyn. Rezultaty jazdy wypadły następująco:

1. Bukowiecki — K. K. A. (Fiat) 337 p.; 2. Mojzisek — C. S. R. (Tatra) 320 p.; 3. Broniowski — K. K. A. (Tatra) 320 p.: 4. Moucka — C. S. R. (Tatra) 320 p.; 5. Zieleniewski — K. K. A. (Austro Daimler) 320 p.; 6. Sroubek — C. S. R. (Praga) 318 p.; 7. Dygat — K. K. A. (Praga) 313 p.; 8. Ripper — K. K. A. (Praga) 298 p.; 9. Mieczyński — P. T. K. (Ford) 296 p.; 10. pani hr. Szembek — K. K. A. (Tatra) 277 p.; 11. Korfanty — Śl. K. A. (Salmson) 270 p.; 12. Fürstenberg — Śl. K. A. (Austro Daimler) 270 p.; 13. Eisert — Ł. A. K. (Austro Daimler) 111 p.; 14. Żmuda — K. K. A. (Chevrolet) 111 p.; 15. Nowak — K. K. A. (Ford) 111 p.; 16. Weigt — Ł. A. K. (Ford) 111 p.; 17. Osser — Ł. A. K. (Packard) 111 p. Poza konkursem ukończył jazdę w przepisanym czasie autocar Morris-Commercial, prowadzony przez inż. Wentzla.

Wyścig torowy na stadjonie sportowym w Zakopanem, rozegrany w niedzielę 22 lutego, odbył się w niesłychanie trudnych warunkach, gdyż z powodu odwilży tor był pokryty grubą warstwą topniejącego śniegu i lodu, w której tonęły koła samochodów, sięgając twardego, bardzo nierównego gruntu. Szybka jazda groziła skutkiem tego natychmiastowem połamaniem resorów. Pomimo tak niesprzyjających warunków wyścig udał się doskonale, gdyż startowało 16 samochodów i dwa motocykle z wózkami. Zainteresowanie publiczności było bardzo znaczne, o czem świadczyły przepełnione trybuny.

Zawodnicy wypuszczani byli do wyścigu parami, z dwóch przeciwległych startów. O klasyfikacji decydował osiągnięty czas. Wyniki wypadły następująco:



Hołuj na samochodzie Bugatti zwyciężył w zakopiańskim wyścigu torowym. Fot. H. Schabenbeck.

Motocykle z wózkami (dystans 5 okr. — 4700 metrów) — 1. Damski (B. M. W.) 4 m. 58,6 s., szybkość średnia 48,940 klm./g.; 2. Barr (Harley Davidson) 5 m. 23 s.

Samochody turystyczne do 2500 ccm. (dystans 5 okr. — 4700 metrów) — 1. Sroubek (Praga) 6 m. 07,4 s., szybkość średnia 39,782 klm./g.; 2. Jan Ripper (Praga) 6 m. 10 s.; 3. Broniowski (Tatra) 6 m. 15,4 s., 4. pani hr. Szembek (Tatra) 6 m. 24,8 s.; 5. Schabenbeck (Fiat) 6 m. 38,6 s.

Samochody turystyczne powyżej 2500 ccm. (dystans 8 okr. — 7520 metrów) — 1. Souda (Essex) 10 m. 07,4 s., szybkość średnia 37,049 klm./g.; 2. Żmuda (Chevrolet) 10 m. 37,6 s.

Samochody sportowe (dystans 8 okr.— 7520 metrów) — 1. Reim (Lancia) 8 m. 18 s., szybkość średnia 46,959 klm./g.; 2. Judasz (Austro Daimler) 8 m. 22 s.; 3. Bukowiecki (Fiat) 8 m. 44,2 s,; 4. Eisert (Austro Daimler) 8 m. 56,6 s.; 5. Osser (Packard) 9 m. 16,4 s.

Samochody wyścigowe (dystans 10 okr. — 9400 metrów) — 1. Hołuj (Bugatti) 9 m. 13 s., szybkość średnia 52.860 klm./g.

Obszerniejsze omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

Odwołanie wyścigu.

Komisja Sportowa Śląskiego Klubu Automobilowego komunikuje, że zrezygnowała z organizacji Wyścigu Górskiego na Kubalonce, przewidzianego w kalendarzu sportowym na dzień 14 czerwca r. b.

Wyścig kilometrowy w Marsylji.

Doroczny wyścig na bulwarze Micheleta w Marsylji, rozgrywany na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca na niewielkiem wzniesieniu, zgromadził w tym roku w dniu 25 stycznia bardzo liczną konkurencję z górą 130 współzawodników. Najlepszy czas dnia, 24,6 sek., uzyskał Francisquet na litrowym motocyklu Rovin San Sou Pap, bijąc rekord konkursu z niewiarogodną szybkością przeciętną 146 klm./g. Ponieważ ustalono, że elektryczny chronometr działał wadliwie podczas wyścigu, wyczyn ten, zbyt nieprawdopodobny, bo zanadto zbliżony do światowego rekordu szybkości motocyklowej na kilometrze z miejsca, nie został uznany za oficjalny rekord konkursu.

W kategorji samochodów wyścigowych najlepszy czas osiągnął Jouannon na Bugatti, rozwijając szybkość 128,5 klm./g., podczas gdy w kategorji sportowej najszybszym okazał się Czajkowski na Bugatti, uzyskując średnią 102 klm./g.



Hołuj po swem zwycięstwie w wyścigu torowym
Fot. H. Schabenbeck.

Wyścig motocyklowy w Afryce południowej.

W dniach 1 i 2 stycznia odbyły się na obwodzie szosowym w Kragga Kama doroczne wyścigi motocyklowe o Tourist Trophy Afryki Południowej. W najgłówniejszym wyścigu Seniorów, dostępnym dla motocykli 500 cmc., tryumfował Lind na motocyklu A. J. S., który pokrył przestrzeń 322 klm. z szybkością przeciętną 113 klm./g. W kategorji 350 ccm. zwyciężył Cohen na A. J. S., w kat. 250 ccm. — Sarkis na O. K. Supreme i w kat. 175 ccm. — Davis na Excelsior.

Raid na przestrzeni 10.000 klm.

Odwołany w roku ubiegłym wielki raid Automobilklubu Niemiec na przestrzeni 10.000 klm., ma się odbyć w tym roku między 22 maja i 7 czerwca. Trasa imprezy, w porównaniu z projektem zeszłorocznym, została znacznie zmieniona i między innemi omija całkowicie terytorjum Polski. Szlak tegoroczny przewiduje dziesięć następujących etapów: Berlin-Genewa (1.110 klm.) Genewa — San Sebastian (940 klm.), San Sebastian — Lizbona (1.080 klm.), Lizbona— Madryt (700 klm.), Madryt — Barcelona (640 klm.), Barcelona — Medjolan (1060 klm.), Medjolan — Rzym (695 klm.), Rzym — Monachjum (970 klm.), Monachjum — Triest— Raguza (1.215 klm.), Raguza — Zagrzeb — Budapeszt (1.055 klm.), Budapeszt — Berlin (930 klm.).

Zjazd Gwiaździsty do Rzymu.

Automobilklub Rzymski organizuje w kwietniu r. b. wielką imprezę międzynarodową pod nazwą Zjazd Gwiaździsty do Rzymu. Zjazd wyznaczony jest na dnie 23 i 24 kwietnia, a w dniach następnych odbędzie się w okolicach Rzymu szereg imprez dodatkowych. Zawody te są dostępne dla członków wszystkich europejskich Klubów automobilowych. zrzeszonych w A. I. A. C. R.

Samochody uczestniczące w Zjeździe będą podzielone na dwie kategorje: do dwóch litrów pojemności cylindrów i powyżej dwóch litrów pojemności.

W dniach od 25 do 29 kwietnia uczestnicy Zjazdu wezmą udział w następujących imprezach: próbie szybkości na przestrzeni trzech kilometrów, na płaszczyźnie ale nie w linji prostej, próbie szybkości na wzniesieniu, również na dystansie trzech kilometrów, próbie akceleracji na wzniesieniu na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca, próbie hamowania na płaszczyźnie i próbie zręczności jazdy. Zawodnicy, którzy z prób tych wyniosą najmniejszą ilość punktów otrzymają szereg cennych nagród honorowych. Zawodnik, który, bez względu na kategorję samochodu, osiągnie najlepszy wynik, zostanie ogłoszony absolutnym zwycięzcą Zjazdu i otrzyma nagrodę Królewską.

Z okazji Zjazdu Gwiaździstego Automobilklub Rzymski organizuje również konkurs piękności samochodów, w którym uczestnicy Zjazdu mogą brać udział bezpłatnie. Także samo uczestnikom

zawodów rzymskich przysługuje prawo bezpłatnego wstępu na wszelkie bale, przedstawienia i wycieczki, organizowane z okazji imprezy.

Zgłoszenia do Zjazdu za opłatą 100 lirów przyjmowane są przez Automobilklub Rzymski do dnia 8 kwietnia do godziny 19.

Turniej ping-pongowy w Automobilklubie Polski.

W dniach 14 i 15 marca Komisja Sportowa A. P. organizuje dla Członków A. P. oraz ich rodzin turniej ping-pongowy. Kierownikiem turnieju będzie p. Ryszard Borman. Wpisowe wynosi 10 zł. od osoby. Zapisy przyjmuje sekretarjat Komisji Sportowej A. P. do dnia 13 marca do godz. 14.

KRYZYS W AMERYCE

Nadchodzą już przybliżone zestawienia statystyczne, dające obraz rzeczywistych rozmiarów kryzysu w amerykańskim przemyśle samochodowym.

Produkcja samochodów

(Stany Zjednoczone i Kanada).

	1928 Ilość	%	1929 Ilość	%	1930 *) Ilość	%
Osobowe . .	4,012,000	87.2	4,795,000	85.3	2.915,000	83.8
Ciężarowe. .	589,000	12.8	827.000	14.7	562,000	16.2
Razem	4,601,000	100.0	5,622,000	100.0	3,477,000	100.0

Procentowa zmiana w stosunku do poprzedniego roku

	1928	1929	1930*)
Osobowe	30.0%	19.5%	—38.2%
Ciężarowe	18.5	40.5	—32.1
Osobowe i ciężarowe .	28.6%	22.0%	—38.2%

*) Przypuszczalne.

Sprzedaż samochodów w Stanach Zjednoczonych

	1928 Ilość	%	1929 Ilość	%	1930*) Ilość	%
Osobowe. .	3,243,000	90.5	4,016,000	88.4	2,700,000	86.7
Ciężarowe. .	341,000	9.5	527,000	11.6	413,000	13.3
Razem	3,584,000	100 0	4,543,000	100.0	3,113,000	100.0

Procentowa zmiana w stosunku do poprzedniego roku

	1928	1929	1930 *)
Osobowe	19.4%	23.8%	—32.8%
Ciężarowe	4.1	54.2	—21.6
Osobowe i ciężarowe.	14.2%	26.8%	—32.2%

*) Przypuszczalne.

Ciekawe te dane poznać możemy z załączonych tablic, odnoszących ę jedna do produkcji, druga do sprzedaży samochodów. Widzimy tam, że produkcja samochodów spadła w Ameryce o 38,2% w stosunku do poprzedniego roku. Jest to cyfra świadcząca bardzo wymownie o trudnej sytuacji, w jakiej znalazły się fabryki. Dla prawidłowej oceny położenia musimy jeszcze sobie uprzytomnić, że wszystkie prawie amerykańskie fabryki samochodowe obliczone były na masową produkcję i że rentowność tej produkcji zależy od intensywnego wykorzystania kosztownych obrabiarek i urządzeń fabrycznych.

Przejrzenie drugiej z kolei tablicy ukazuje nam jednak sytuację w nieco jaśniejszem świetle. Oto spadek sprzedaży samochodów w stosunku do poprzedniego roku wyniósł tylko 32,2%. Znaczy to, że przemysł w porę zorjentował się w zmniejszonej pojemności rynku i w porę ograniczył swą produkcję. Dzięki temu zapas samochodów na składzie nie powiększył się a zmniejszył i w roku bieżącym fabryki będą mogły podnieść intensywność swej pracy. Dzięki tej przezorności najgorszy moment dla amerykańskiego przemysłu samochodowego wydaje się już być poza nim.

Jeżeli przyjrzymy się trzeciej z kolei tablicy, to zobaczymy bardzo ciekawy podział produkcji pomiędzy poszczególne fabryki. Sześć firm, a mianowicie: Ford, Chevrolet, Essex, Pontiac, Plymouth i Whippet, które w roku 1928 dostarczały 58,5% całej produkcji samochodów, w roku 1930-ym zagarnęły w swe posiadanie 73,4% to jest blisko trzy czwarte całej produkcji. To też te firmy, a szczególnie Ford musiały prawie nie odczuć kryzysu, a cały jego ciężar spadł na pozostałe fabryki, w których spadek produkcji wyniósł przeszło 40%. (Dla Forda tylko 19%).

Jeśli mamy sądzić z głosów prasy fachowej, to wśród przywódców przemysłu samochodowego w Ameryce panuje niezmącona ufność w rychłą poprawę sytuacji. — Ufność ta opiera się na przeświadczeniu, że Amerykanin nie może się obejść bez samochodu i że zużycie będących w ruchu maszyn musi wywołać konieczność nowych zakupów.

Sprzedaż samochodów osobowych

w procentach całej sprzedaży w Stanach Zjednoczonych

	1928 %	1929 %	1930*) %
Ford	15.4	33.8	40.7
Chevrolet	24.5	20.1	23.3
Essex	5.7	4.9	2.4
Pontiac	5.9	4.1	2.6
Plymouth	.9	2.2	2.4
Whippet	6.1	4.2	2.0
Suma powyższych	58.5	69.3	73.4
Pozostałe	41.5	30.7	26.6
Ogółem	100.0	100.0	100.0
Ogółem oprócz Forda	84.6	66.2	59.3

*) Przypuszczalne.

Kalendarz tegorocznych Międzynarodowych Wystaw Samochodowych.

6—15 marzec: Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Rowerów w Genewie.

8—15 marzec: Targi wiosenne z sekcją samochodową w Wiedniu.

Kwiecień lub maj: Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Rydze.

16—27 kwiecień: Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Medjolanie.

25 kwiecień-4 maj: Wystawa samochodów w Zagrzebiu.

26 kwiecień-3 maj: Targi Międzynarodowe z sekcją samochodową w Poznaniu.

Początek maja: Wystawa samochodowa w Tallinie.

24 maj: Wystawa samochodowa w Oslo.

5—15 wrzesień: Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie.

1—11 październik: Salon Paryski.

15—24 październik: Salon Londyński (samochody osobowe).

5—14 listopad: Salon Londyński (samochody ciężarowe).

Listopad: Wystawa motocykli, samochódów ciężarowych i autobusów w Kopenhadze.

Grudzień: Salon Brukselski.

NOWOŚCI KONSTRUKCYJNE

De Vaux Six.

Ciężki kryzys ekonomiczny, jaki obecnie przeżywamy nie przeraża bynajmniej energicznych fabrykantów amerykańskich. Jak donoszą z za oceanu powstaje nowa fabryka samochodowa, którą zakłada Norman de Vaux w mieście Grand Rapids w stanie Michigan.

Nowa firma wypuści na rynek sześciocylindrowy samochód o całkowicie ortodoksyjnej budowie. Silnik pochodzić będzie z fabryki Continental; będzie on dawał moc 65 koni przy 3.400 obr. na min. Skrzynka biegów posiadać będzie drugą przekładnię cichobieżną. Karoserje mają się odznaczać bardzo piękną linją, którą uzupełni modna szpiczasta chłodnica. Ceny nowych wozów De Vaux Six będą stosunkowo bardzo niskie, wahając się w granicach od 525 do 755 dolarów loco fabryka.

Nowy samochód szesnastocylindrowy.

Na ostatniej wystawie samochodowej w Chicago pokazany został po raz pierwszy nowy amerykański wóz szesnastocylindrowy, skonstruowany przez fabrykę Marmon. Silnik jego składa się z dwóch bloków ośmiocylindrowych, ustawionych w kształcie litery V pod kątem zaledwie 22,5 stopnia. Zawory są sterowane z góry przy pomocy długich popychaczy. Wał korbowy obraca się w pięciu łożyskach. Karburator podwójny Stromberg typu odwróconego downdraft).

W konstrukcji silnika zastosowano bardzo szeroko aluminjum, z którego są wykonane bloki i głowice cylindrów, tłoki, karter, nie licząc innych mniejszych części. Dlatego to silnik, który daje moc 200 koni, jest stosunkowo bardzo lekki.

Sprzęgło jest dwudyskowe, a skrzynka biegów posiada trzy przekładnie. Potężna rama posiada aż siedem poprzeczek, z czego trzy rurowe. Karoserje odznaczają się pięknością linji i wykończenia. Szpiczasta chłodnica wyróżnia się swemi ostremi linjami. Cena wozu nie jest bardzo wysoka, gdyż wynosi mniej niż 5.000 dolarów.

D. K. W. z napędem na przednie koła.

Niemiecka firma Zschopauer Motorenwerke, specjalizująca się w budowie samochodów i motocykli z silnikami dwutaktowemi, przygotowała na tegoroczną wystawę automobilową w Berlinie sensacyjną nowość, a mianowicie mały i tani samochód napędem na przednie koła. Wózek ten posiada dwutaktowy, dwucylindrowy, chłodzony wodą silnik o pojemności zaledwie 500 ccm., dający moc 15koni. Silnik jest zbudowany w bloku ze skrzynką przekładniową i dyferencjałem, przyczem między silnikiem i przekładnią znajduje się amortyzator, chroniący przekładnię przed skutkami zbyt raptownego odpuszczenia sprzęgła. Sprzęgło pracuje w oliwie. Skrzynka biegów posiada trzy przekładnie, które zmienia się niesłychanie łatwo, przestawiając rączkę, umieszczoną na desce rozdzielczej. Hamulce na cztery koła. Kierownica ślimakowa. Podwozie nie posiada wcale osi, a koła umocowane są na czterech resorach poprzecznych, co daje im całkowitą niezależność i umożliwia jazdę bez wielkich wstrzą-

sów po złych drogach. Koła są tarczowe do pneumatyków balonowych 26×35.

Karoserje nowego samochodu D. K. W. mają się odznaczać nowoczesnemi linjami, zapewniającemi doskonały opływ powietrza. Przewidzianą jest budowa seryjna dwu i trzysiedzeniowych roadsterów oraz czterosiedzeniowych kabrjoletów. Cena tego nowego samochodu jest sensacyjnie niska, gdyż wynosi 1.685 marek za wózek dwumiejscowy. Będzie to już wielka konkurencja dla motocykli z wózkami.

Groźny stan przemysłu karoseryjnego.

Przywóz zagraniczny zabija warsztaty krajowe.

Polski przemysł karoseryjny stacza się od pewnego czasu po pochyłości, prowadzącej wytwórnie krajowe do zupełnej ruiny. Wiele przedsiębiorstw karoseryjnych znajduje się już w obliczu groźnej likwidacji. Na fatalny stan tego przemysłu składa się wiele przyczyn: przedewszystkiem ogólny ciężki stan gospodarczy kraju i zagranicy, następnie wzrastający przywóz karoserji wyrobu obcego.

Jak nas informują polscy wytwórcy karoserji, sytuację pogarsza okoliczność, że sfery zamożniejsze, a także niektóre urzędy i instytucje samorządowe, nie licząc się z powagą sytuacji, sprowadzają w dalszym ciągu samochody karosowane zagranicą. Oczywiście musi się to odbijać ujemnie na warsztatach krajowych.

Szczególne rozgoryczenie wywołało wśród przemysłowców karoseryjnych polskich sprowadzenie w ostatnich czasach kilkunastu maszyn z karoserjami zagranicznemi przez Kasę Chorych w Warszawie i kilka instytucyj, korzystających z opieki czynników rządowych.

Przemysłowcy karoseryjni zwracają uwagę, że, jak to stwierdzono na ostatnim pokazie piękności samochodów w Warszawie, karoserje krajowe, nie ustępują zagranicznym, zarówno pod względem estetycznego wyglądu jak solidności wykonania, a nawet górują nad wyrobami zagranicznemi swą taniością.

ZAWIADOMIENIE

KOMISARJATU RZĄDU M. ST. WARSZAWY

W myśl § 28 p. 1 Rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z dn. 27. I. 28 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41 28, poz. 396) właściciele pojazdów mechanicznych obowiązani są najdalej w ciągu dni 14-tu zawiadomić powiatową władzę Administracji Ogólnej (w Warszawie oddział drogowy Dyr. Rob. Publ. Kom. Rządu) w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, o wszelkich okolicznościach wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, a więc o sprzedaży lub nabyciu, zmianie miejsca postoju pojazdu, zmianach konstrukcji i t. p.

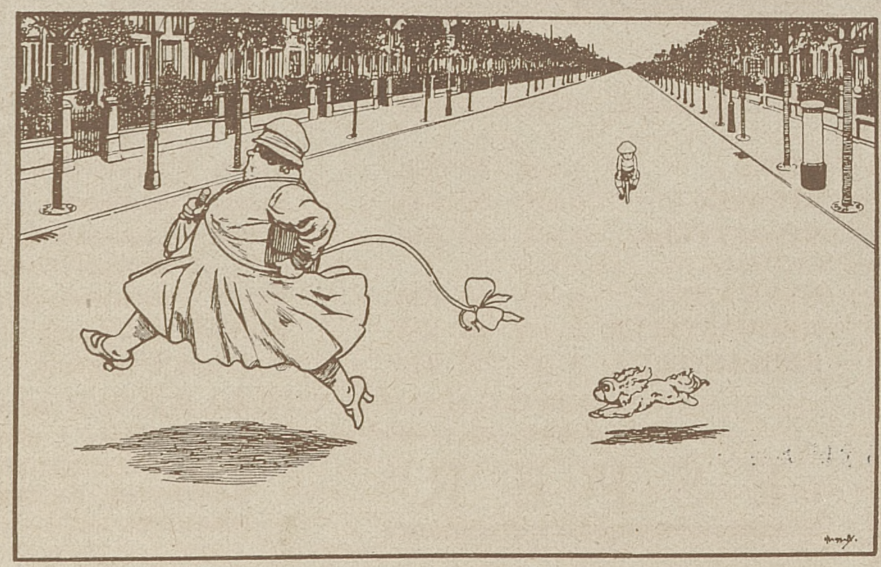
Winni przekroczenia powyższego rozporządzenia karani są w myśl postanowień rozdziału IV Ustawy z dn. 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w drodze postępowania karno-administr. przyczem, kara może być wymierzona w formie grzywny do 1000 zł. i 6 tygodni aresztu.

Powyższy przepis ma na celu umożliwienie władzom administracyjnym utrzymania w stanie aktualnym ewidencji poj. mechanicznych. Wobec nieprzestrzegania w dużej mierze przez właścicieli samochodów tego przepisu, co powoduje nakładanie na nich wysokich kar, Komisarjat Rządu m. st. Warszawy prosi o przypomnienie członkom A. P. o konieczności zawiadamiania władz Administr. Ogólnej (w Warszawie Oddz. Drogowy Dyr. Rob. Publ. Kom. Rządu) o wszelkich okolicznościach wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodach rejestracyjnych, w celu uchronienia ich od niepotrzebnych i przykrych konsekwencyj.

Międzynarodowa wystawa bezpieczeństwa ruchu.

W ramach Targów Medjolańskich, które urządzane są między 12 a 27 kwietnia r. b., odbędzie się Międzynarodowa Wystawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ulicznego. Wystawa ta zapozna zwiedzających z ogólną organizacją policji ruchu, przepisami drogowemi, sygnalizacją drogową i uliczną, sygnałami używanemi na przejazdach kolejowych i sposobami regulacji ruchu miejskiego, oraz ze statystyką wypadków, jak również z aparatami, urządzeniami i przepisami zmierzającemi do zmniejszenia ich ilości. Wystawa ta, ze względu na aktualność tematu, cieszyć się będzie bezwątpienia wielkiem zainteresowaniem.

HUMOR



Safety First!



AUTOMOBILKLUB POLSKI

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny)

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp.

Telefon 835-86.

X. MIĘDZYNARODOWY RAID

AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1931

„3 X 1000"

REGULAMIN.

I. Organizator.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 21 — 28 czerwca 1931 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą;

X MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1931 r.

„3X1000"

(Zawody Sportowe Międzynarodowe i Otwarte, Pkt. 16 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.)

2. Regulamin.

X Międzynarodowy Raid A. P. 1931 zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus).

W wypadkach, nieprzewidzianych wyraźnie niniejszemi przepisami, obowiązywać będzie wyżej wymieniony Regulamin.

3. Rodzaj zawodów.

Konkürs ten jest międzynarodowym i otwartym i składać się będzie z następujących prób:

a) próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu,

b) prób szybkości płaskiej na odcinku ok. 3 km.,
c) próby szybkości górskiej na odcinku ok. 3 km.,
d) powtórnych prób szybkości płaskiej,
e) stanu samochodu po ukończeniu konkursu.

4. Data i marszruta.

X Międzynarodowy Raid A. P. odbędzie się w dniach od 21 do 28 czerwca 1931 r. wedle następującego szlaku i etapów:

Pierwszy tysiąc km. dn. 21 czerwca do 22 czerwca 1931 r.

Warszawa—Łowicz—Kutno—Września—Gniezno—Bydgoszcz—Chojnice—Kościerzyna—Tczew—Tuchola—Grudziądz—Rypin—Warszawa razem ok. 1.024 km.

Drugi tysiąc km. dn. 24 czerwca do 25 czerwca 1931 r.

Warszawa—Mszczonów—Rawa—Kielce—Opatów—Sandomierz—Jarosław—Przemyśl—**Tyrawa Woł.**—Sanok—Chyrów—Drohobycz—Stryj—Lwów—Rawa Ruska—Lublin—Garwolin—Warszawa. razem ok. 1.050 km.

UWAGA: W Tyrawie woł. półetap (p. p. 27.)

Trzeci tysiąc km. dn. 26 czerwca do 27 czerwca 1931 r.

Warszawa—Białystok—Wilno—Lida—Grodno—Augustów—Łomża—Pułtusk—Warszawa. razem ok. 950 km.

razem ok. 3.024 km.

Szczegółowy przebieg trasy zostanie później ogłoszony.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w planowanej trasie raidu.

5. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do udziału w Raidzie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy (osoby zgłaszające samochody), posiadający międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową. Zmiana kierowcy jest dopuszczalną; nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu.

Musi on brać udział w całym Raidzie oraz posiadać międzynarodową licencję sportową. Wzamian za drugiego kierowcę mogą konkurenci zabierać mechanika, co należy podać w zgłoszeniu. Nazwisko jego należy podać najpóźniej w przeddzień startu. Zmiana mechanika w czasie Raidu nie jest dozwoloną.

6. Obowiązki uczestników.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcyj dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, Międzynarodowego Związku Automobilklubów Reprezentacyjnych oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy Konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej, jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego Konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

7. Podział samochodów na grupy.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na grupy wedle cen, a mianowicie:

Grupa I.	Samochody	popularne	— cena do	$. 1.500.—
„ II.	„	turystyczne	— „ „ „	3.000.—
„ III.	„	luksusowe	— ponad „	3.000.—

Jako podstawa do grupowania samochodów, brane będą pod uwagę normalne, rzeczywiste ceny sprzedaży nowych samochodów w Warszawie, w wykonaniu seryjnem, z karoserją otwartą (torpedo) seryjną, o pełnem wyekwipowaniu standartowem, a odpowiadającem przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R. Annexe C. i obejmującem:

1) koło zapasowe, względnie obręcz, ogumione,
2) reflektor boczny,
3) wskaźnik kierunku,
4) lusterko wsteczne,
5) fabryczny komplet narzędzi,
6) sygnał elektryczny i ręczny odpow. przep. drog.,
7) oświetlenie elektryczne i urządzenie rozruchowe, zgodne z obowiązującymi przepisami.

Na żądanie zawodnika może być wzięta pod uwagę cena samochodu z karoserją zamkniętą.

Cena za samochody loco Warszawa, łącznie z cłem, transportem, podatkiem obrotowym i kosztami handlowemi, winna być stwierdzona oficjalnie przez upoważnione przedstawicielstwo danej firmy na Rzeczpospolitą Polską. W zaświadczeniu tem, wystawionem na formularzu załączonym do regulaminu, winien za-

wodnik podać adresy przynajmniej trzech posiadaczy takich samochodów, którzy samochody te po podanej cenie już nabyli, oraz na żądanie udowodnić to.

Samochody, biorące udział w konkursie, mogą posiadać inne nadwozie. Podwozie i silnik winny być identyczne z podwoziem i silnikiem samochodów, których ceny służą jako podstawa do podziału na grupy.

Ostateczny przydział do grupy ustala bezapelacyjnie Komisja Sportowa A. P., której również przysługuje prawo klasyfikacji tych samochodów, których fabryki nie posiadają reprezentacji w Polsce Na żądanie Komisji Sportowej A. P. zawodnicy obowiązani są przedstawić zaświadczenie ceny samochodu przez Koło Kupców Samoch. w Warszawie. Po zamknięciu listy zgłoszeń spis zawodników z podziałem na grupy oraz podaniem cen samochodów zostanie opublikowany w prasie.

8. Warunki wymagane dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone są wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające kompletną i stałą karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowanie, zgodne z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. A. I. A. C. R. (Annexe C).

Samochody zawodników muszą odpowiadać istniejącym przepisom ruchu drogowego w Polsce.

9. Urządzenia prowizoryczne nadwozia.

Urządzenia prowizoryczne w nadwoziu nie są dozwolone za wyjątkiem zamocowania kół zapasowych, baniek na materjały pędne i bagażników.

10. Obsada samochodów.

Wszystkie samochody wyposażone w silniki o pojemności skokowej 1500 cm.^{3} lub większe muszą posiadać obsadę złożoną z 4 osób lub odpowiedniego balastu. W samochodach, posiadających 4 normalne miejsca odpowiadające przepisom Międzynar. Kod. Sp. Automobilklub Polski rezerwuje dla siebie 2 miejsca tylne. W samochodach, posiadających tylko 2 normalne miejsca, odpowiadające powyższym przepisom, A. P. rezerwuje dla siebie miejsce obok kierowcy. Zabieranie w tym wypadku drugiego kierowcy lub mechanika na tylne zapasowe siedzenie jest dozwolone.

Wszystkie samochody wyposażone w silniki o pojemności skokowej poniżej 1500 cm.^{3} posiadać będą obsadę złożoną z 2 lub 3 osób, według uznania samego konkurenta. W tych samochodach A P. rezerwuje tylko miejsce obok kierowcy.

11. Balast.

Balast liczony będzie w stosunku 80 kg. za osobę. Jako balast nie mogą być uwzględniane żadne narzędzia, części zapasowe lub wogole jakiekolwiek przedmioty, mogące być użytecznymi w czasie jazdy lub postoju samochodu.

Balast musi być w takiej formie, ażeby w czasie drogi nie nastąpiło zmniejszenie jego przez rozsypanie lub t. p. Prawidłowa waga sprawdzona będzie przy przyjęciu samochodów oraz po raidzie przy badaniu technicznem.

A. P. dostarczy balast w zamian obsady tylko na rezerwowane dla siebie miejsca.

W innych wypadkach dostarczyć go musi bezwzględnie sam konkurent.

12. Koła zapasowe i narzędzia.

Koła lub obręcze zapasowe ze zmontowanemi oponami w ilości conajwyżej 4 szt., nie mogą się znajdować wewnątrz karoserji w miejscach przeznaczonych dla obsady wozu. Oprócz tego na miejscach zarezerwowanych dla A. P. nie mogą znajdować się narzędzia.

13. Reklama na samochodach.

Wszelka inna reklama na wozach, oprócz zwykłych znaków fabrycznych, przewidzianych dla samochodów seryjnych, jest zakazaną.

14. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

15. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — Al. Szucha 10, Warszawa, na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie Formularze, niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego, nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie

z zapisem. Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów. Zapisy przyjmowane będą:

w I. terminie do godz. 14-ej dn. 1 czerwca 1931 r.

w II. terminie do godz. 14-ej dn. 13 czerwca 1931 r.

O ile w II. terminie nie zgłosi się conajmniej 12 maszyn, konkurs będzie odwołany.

16. Wpisowe.

Wpisowe w I terminie wynosi:

dla grupy I. — zł. 200.—
„ „ II. — „ 300.—
„ „ III. — „ 400.—

Wpisowe w II terminie jest podwójne.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

17. Zapisy do zespołów i nagród.

Zapisanie się zawodników do poszczególnych zespołów oraz do nagród specjalnych nastąpić winno najpóźniej do dn. 13 czerwca b. r. godz. 14-tej w Sekretarjacie Komisji Sportowej A. P.

18. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów i Sekretarz. Rozporządzenia Komandora i kierownictwa raidu obowiązują na równi z niniejszym Regulaminem, jak również jego dodatkowemi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Organami pomocniczymi kierownictwa Raidu są starszy Kontroler i Kontrolerzy.

19. Kompetencje Komandora i Vice-Komandorów.

Do kompetencji Komandora i jego zastępców należy:

1) Zmniejszenie szybkości obowiązujących conajwyżej o 20% o ile uzna to za stosowne.
2) Nieznaczna zmiana marszruty Raidu w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych (np. zerwanie mostu).
3) Zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapu w razie jakiejś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnego samochodu, w razie większego wypadku, celem niesienia doraźnej pomocy.
4) Zastosowanie sankcji (p. 45) zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R. §§ 187, 194, 138, 139.

20. Siła wyższa.

Kierownictwo Raidu rozpatrywać będzie z całą bezstronością wypadki siły wyższej reklamowane przez zawodników i przedstawione pisemnie. Jedynie Komisarze Sportowi będą decydować, czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić.

Protest w sprawie tej decyzji nie jest dopuszczalny.

21. Przyjęcie samochodów.

a) **Data.** Samochody zgłoszone do konkursu powinny znaleźć się w Warszawie 20 czerwca na miejscu, które będzie ogłoszonem później, od godz. 14-ej do 20-ej.

Samochody winny być przedstawione gotowe do wyjazdu.

b) **Techniczna komisja odbiorcza.** Techniczna komisja odbiorcza sprawdzi, na podstawie katalogu, świadectwa fabrykacji, lub innych dokumentów, dane, podane w zgłoszeniu, czy samochody odpowiadają wszystkim warunkom konkursu, oraz sprawdzi balast zabierany zamiast pasażerów.

Wszelkie uszkodzenia samochodu, nawet najmniejsze, tak podwozia, jak i nadwozia, winni zawodnicy przed przyjęciem zgłosić Komisji Odbiorczej i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokółu przyjęcia. W razie zaniedbania tej formalności, narażają się na punkty karne za te uszkodzenia przy badaniu technicznem stanu samochodu po ukończeniu Raidu.

c) **Spis narzędzi.** Równocześnie należy przedstawić na załączonym formularzu, spis narzędzi, części zapasowych i materjałów, zabranych i przeznaczonych do napraw.

d) **Nałożenie plomb.** Po przyjęciu samochodów zostaną natychmiast nałożone plomby (pkt. 22), a samochody umieszczone w parku zamkniętym; uczestnicy, t.j. kierowcy i mechanicy, winni niezwłocznie park opuścić, do którego zostaną dopuszczeni dopiero na 20 minut przed rozpoczęciem startu.

22. Plomby.

Podczas całego konkursu maski będą plombowane; plomby z maski wolno będzie zdjąć na 30 minut przed startem każdego etapu za wyjątkiem pierwszego dnia. Na cały czas trwania konkursu zostaną założone plomby na resorach, głowicy, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej. W tym celu w samochodach winny być przygotowane urządzenia, umożliwiające nałożenie tych plomb. Urządzenia te powinny być wykonane z żelaznego wyżarzonego drutu, średnicy ok. $1^1/_2$ mm. tak, by uniemożliwić po zaplombowaniu wymianę, wzgl. otwarcie

odpowiedniej części. Samochody przedstawione Komisji Technicznej do odbioru muszą już posiadać powyższe urządzenie.

Stosowanie w maskach otworów umożliwiających roboty pod maską bez zrywania plomby jest wzbronione. Nie wolno także mieć w przegrodzie otworów dających dostęp do silnika bez otwierania maski.

23. Materjały pędne.

Materjały pędne i smar mogą być dowolne.

Kierownictwo Raidu organizuje na punktach etapowych stacje zaopatrzenia w normalną handlową benzynę i oliwę.

Poza tem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pomp, w miejscowościach podanych w „Programie Oficjalnym". Zaopatrywanie w materjały pędne dozwolone jest również w czasie trwania etapów z dowolnego źródła.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi będzie wliczony do czasu jazdy.

24. Książki drogowe.

Kontroler każdego wozu otrzymuje przed startem książkę drogową, służącą do wszelkich notowań i posiadającą rubryki do wypełnienia. Wszystkie dane, odnoszące się do etapu dziennego, będą w niej wypełnione przez Kierownictwo Raidu.

Książki drogowe, odpowiednio wypełnione wręcza Kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

W razie niezgodności między zanotowaniami w książce drogowej, a zanotowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnemi będą tylko tę ostatnie.

Odnośnie do pomiarów czasu miarodajne są jedynie pomiary Kierownictwa Raidu.

25. Start.

Godzina startu będzie podawaną w przeddzień każdego etapu. Na 30 minut przed startem uczestnicy (t. j. kierowcy i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich niezbędnych prac (patrz pkt. 43), nie naruszając jednakowoż nałożonych plomb, za wyjątkiem plomby maski, która może być na ten przeciąg czasu zdjętą. Po upływie tego czasu maski zostaną ponownie zaplombowane. Podczas wykonywania tych prac zakazanem jest zapuszczanie silnika, które karane będzie 20 p. k. Nieotwieranie maski nagrodzone będzie 3 pkt. za każdy etap, za wyjątkiem pierwszego etapu, przed rozpoczęciem którego

maski nie mogą być otwierane bez zastosowania kar przewidzianych w pkt. 31.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego rozruszania silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na rozruszenie silnika, które winno się odbyć wyłącznie starterem w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Od tej chwili też wolno obracać silnik jedynie starterem. Po 2 minutach za każdą nadpoczętą minutę będzie liczony 1 pkt. karny; za rozruszenie korbą lub innym sposobem — 10 punktów karnych; za rozruszenie w ciągu 20-tu sekund 1 pkt. dodatni, przyczem silnik nie może stanąć w ciągu przepisanych 2 minut.

26. Obowiązujące przepisy drogowe.

Zawodnicy winni ściśle się stosować do obowiązujących przepisów ruchu kołowego, szczególnie przy przejazdach przez miejscowości zamieszkałe, **odpowiadając osobiście za ich przekroczenie**.

Przy mijaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć, winien kierowca zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą Mijać wolno dopiero na znak ręką lub chorągiewką kontrolera z wozu mijanego. Bezwzględnie zakazanem jest mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe.

Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

27. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu wzgl. półetapu ustala się następujące minimalne przeciętne szybkości:

I. grupa — 35 km/godz.
II. „ — 40 „
III. „ — 45 „

Szybkości te mogą być przez Komisję Sportową A. P. zmienione dla poszczególnych etapów, co uwidocznione zostanie w książkach drogowych.

Maksymalna przeciętna szybkość dla każdego etapu wynosi 60 km./godz.

Dodatnie i ujemne punkty, wynikające z tych przepisów, podane są w p. 36a.

28. Pomyłka marszruty.

Jeżeli jeden z zawodników zboczył przez pomyłkę z przepisanej marszruty, to etap dzienny będzie się liczył jako przebyty tylko pod warunkiem powrócenia do miejsca gdzie nastąpiło zboczenie z marszruty i odbycia etapu w warunkach czasu, przewidzianych Regulaminem.

Nieprzybycie całej trasy Raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Droga będzie w zasadzie wskazywaną przez policję i służbę drogową, względnie znaczoną; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodnicy winni w zasadzie posługiwać się jedynie mapą.

Pozatem wszyscy zawodnicy otrzymują po zapisaniu się do konkursu szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Brak znaków, fałszywe wskazywanie lub niewskazywanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu lub zażalenia.

29. Wypadki.

Każdy zawodnik winien odbyć całą trasę Raidu wyłącznie zapomocą siły pędnej swego silnika. (pkt. 45.) W razie jakiegoś wypadku (np. zarzucenie) jedynie obsada wozu (za wyjątkiem kontrolera) może wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 punktami karnemi.

30. Użycie narzędzi nie zabranych ze sobą.

Za użycie narzędzi **niezabranych ze sobą** dolicza się 50 pkt. kar. Dozwolonem jest jedynie nabywanie w drodze opon i dętek.

31. Zerwanie plomby maski w drodze.

Naprawy pod maską silnika liczone będą od chwili zerwania plomb maski aż do jej zamknięcia; ponadto za zerwanie plomby maski będą liczone dodatkowo 3 pkt. karne.

32. Dolewanie wody.

Dolewanie wody w drodze jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10 pkt. karnemi.

33. Naprawy.

W czasie odbywania etapu zakazanem jest dokonywanie jakichkolwiek napraw za wyjątkiem usuwania defektów pneumatyków.

Wszelka naprawa, dokonana wyłącznie przez osoby zgłoszone (pkt. 10) narzędziami i częściami zapasowemi lub materjałami zabranemi ze sobą (podług spisu pkt. 21c), liczona będzie po $^1/_2$ pkt. karnego za każdą nadpoczętą minutę naprawy.

34. Obca pomoc.

Użycie obcej pomocy podczas trwania konkursu nie jest dozwolone i karane będzie 100 pkt. kar.

Poza tem obowiązują tutaj postanowienia pkt. 29—33.

35. Zgłoszenie uszkodzenia.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu kierowca obowiązany jest zakomunikować kontrolerowi.

O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu Komisarze Sportowi mają prawo zarządzić ich usunięcie.

W razie niemożności, usunięcia ich, Kierownictwo Raidu może nakazać wycofanie danego samochodu z Konkursu.

36. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby.

a) **próba sprawności maszyn i regularności** podczas odbywania całej trasy Raidu przez zachowanie czasów przepisanych przez Kierownictwo Raidu na odbycie poszczególnych etapów w myśl pkt. 24 i 27.

Przekroczenie przeciętnej 60 km./godz. będzie karane 5 pkt. karnemi dla każdego etapu wzg. półetapu. Przejazd poszczególnych etapów, wzgl. półetapów, z opóźnieniem w stosunku do czasu przepisanego, przy opóźnieniu do 10% czasu przepisanego, karany będzie 1 p. k. za każdą minutę opóźnienia, przy opóźnieniu od 10% do 20% wł. — 5 p. k. za każdą minutę opóźnienia.

Opóźnienie ponad 20% czasu przepisanego powoduje **automatyczne wykluczenie z Raidu**.

Osiągnięcie na każdym etapie szybkości przeciętnej, wyższej od przepisanej w p. 27 nagradzane będzie $^1/_4$ punkta dodatniego za każdy km./godz. podczas etapu, jednakże tylko do:

45 km./godz. w grupie I.
50 „ „ II.
55 „ „ III.

Podczas drugiego etapu urządzony będzie punkt kontrolny na Tyrawie wołowskiej przed startem próby górskiej.

Szybkości przeciętne uzyskane od Warszawy do punktu kontrolnego i od punktu kontrolnego po próbie górskiej do Warszawy winny odpowiadać szybkościom przeciętnym podanym

w p. 27. Nieosiągnięcie tych szybkości lub przekroczenie karane będzie w myśl p. 36 a.

b) **Pierwsza próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku około 3 km.**

Próba ta odbędzie się w ten sposób, iż pierwszy kilometr (licząc od startu), chronometrowany będzie oddzielnie jako próba szybkości ze stojącego startu, następne zaś 2 km. chronometrowane będą oddzielnie, jako próba szybkości z rozbiegiem.

Dla próby tej przewidziane są następujące minimalne szybkości:

Grupa	Rodzaj	Szybkość minimalna:	
		1 km. ze startu stojącego	2 km. z rozbiegiem.
I.	Sam. Popularne	50 km./g.	75 km./g.
II.	„ Turystyczne	56 „	85 „
III.	„ Luksusowe	66 „	100 „

Każdy 1 km./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie $^{1}/_{2}$ punktem dodatnim, oddzielnie dla 1 km. ze startem stojącym i oddzielnie dla 2 km. z rozbiegiem.

Każdy 1 km./godz. poniżej szybkości minimalnej, karany będzie $^{1}/_{2}$ punktem karnym, oddzielnie dla 1 km. ze startu stojącego i oddzielnie dla 2 km. z rozbiegiem.

c) **Próba szybkości górskiej ze stojącego startu na odcinku około 3 km.**

Dla próby tej przewidziane są następujące szybkości minimalne:

Grupa	Rodzaj	Szybkość minimalna
I.	Sam. popularne	32 km./godz.
II.	„ turystyczne	39 „
III.	„ luksusowe	45 „

Każdy 1 km./godz. powyżej szybkości minimalnej nagradzany będzie 1 pkt. dodatnim.

Każdy 1 km./godz. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 1 pkt. karnym.

d) Druga próba szybkości płaskiej ze stojącego startu odbędzie się w ostatnim dniu Raidu na tym samym odcinku jak próba b). Szybkości minimalne przepisane oraz punkty dodatnie i karne pozostają te same.

37 Zatrzymanie się podczas trwania próby

Zawodnik, zmuszony do zatrzymania się dla jakiejkolwiek bądź przyczyny podczas jednej z prób, winien natychmiast przedsięwziąć wszelkie środki, konieczne do zwolnienia drogi przez zepchnięcie samochodu na prawą stronę jezdni.

38. Powtórzenie próby.

O ile zostanie udowodnionem, że zawodnik został w czasie trwania próby zatrzymany z cudzej winy lub też, o ile w czasie próby zaszedł defekt pneumatyku, może zostać upoważnionym, do rozpoczęcia próby ponownie, jednakowoż na samym końcu, po ukończeniu jej przez resztę zawodników. Czy powtórzenie próby jest uzasadnionem zadecyduje bezapelacyjnie Kierownictwo Raidu.

Defekt pneumatyku należy zgłosić natychmiast u celu.

W wypadku powtórzenia próby, jedynie wynik tej ostatniej będzie uwzględniony przy obliczaniu punktów.

Wozy, któreby się zatrzymały na starcie, lub w czasie trwania próby, nie zatrzymane żadną obcą przeszkodą, winny kontynuować próbę od miejsca zatrzymania; w żadnym wypadku nie wolno im powtórzyć próby. Powrót na drodze w kierunku startu podczas trwania próby, pociąga za sobą wykluczenie zawodnika.

39. Próby rekordów.

Próby przewidziane w czasie trwania Raidu A. P. nie mogą być przedmiotem prób pobicia rekordów.

40. Parki samochodowe.

Na każdym etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia (zatrzymania się przed bramą wjazdową) winien Kontroler zapisać w książce drogowej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanem przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą, nie naruszając plomby maski.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić (pkt. 45b).

Dozwolone jest zabieranie ze sobą kół, względnie obręczy oraz narzędzi i przedmiotów koniecznych do zmiany opon, celem dokonania tejże poza terenem parku przez dowolne osoby.

Ułożenie tych przedmiotów w samochodzie dozwolone jest jednak dopiero nazajutrz po otwarciu parku.

41. Prace zakazane.

Wszelkie inne prace przy samochodzie są zakazane, od chwili wjazdu do parku aż do chwili otwarcia parku i pociągają za sobą zawieszenie (pkt. 45b).

42. Otwarcie parku.

Otwarcie parku dla zawodników nastąpi na 30 minut przed sygnałem odjazdu.

43. Zdjęcie plomb maski w parku.

Po otwarciu parku za wyjątkiem pierwszego etapu dozwolone jest zdjęcie plomb maski i uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (pkt. 5), wyłącznie narzędziami i częściami zapasowemi, zabranemi ze sobą (podług spisu przedstawionego podczas przyjęcia samochodu pkt. 21c). Użycie narzędzi, części zapasowych lub materjałów niezabranych ze sobą, będzie karane 50 pkt. kar.

Naruszenie pozostałych plomb nie jest dozwolonem i karane będzie według postanowień pkt. 47 g.

Po upływie 30 minut, maski zostaną z powrotem zaplombowane, poczem zostanie dany sygnał odjazdu.

44. Dobrowolne wycofanie się z Konkursu.

Dobrowolne wycofanie się z konkursu należy zgłosić piśmiennie Kierownictwu Raidu, podając motywy. W razie wycofania się w czasie odbywania etapu, zgłoszenie należy złożyć na ręce Kontrolera następnego samochodu.

45. Sankcje.

a) Wykluczenie: Zawodnicy będą wykluczeni z Raidu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Międzynar. Kodeksie Sportowym A I. A. C. R. w następujących wypadkach:

1) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy (pkt. 26);

2) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu (pkt. 29);

3) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu (pkt. 5 i 11);

4) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrócenie aż do punktu, od którego marszruta była zmylona) (pkt. 28);

5) za powrócenie w ciągu odbywania jednej z prób (pkt. 38);

6) za przekroczenie czasu przepisanego na przejechanie danego etapu ponad 20% (pkt. 36a);

7) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu, jego dodatkowych instrukcyj oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

b) **Zawieszenie, dyskwalifikacja**: Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodników w następujących wypadkach:

1) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (np, fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

2) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego (pkt. 40);

3) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

46. Badanie Techniczne po ukończeniu Raidu.

Badane będą:

1. Stan plomb umieszczonych na głowicy, resorach, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej;

2. Prawidłowe działanie wszystkich biegów na bardzo lekkiem wzniesieniu;

3. Działanie hamulca nożnego i ręcznego w ten sposób, że podczas zjazdu na luźnym biegu ze spadku wyznaczonego przez Komisję (spadek około 8%) sam hamulec nożny ma zatrzymac samochód na miejscu oznaczonem przez Komisarza. Hamulec ręczny powinien utrzymać w spoczynku wóz z wyłączonymi biegami na tymże miejscu. Mechanizm zapadkowy hamulca ręcznego musi utrzymać tenże w stanie zaciśniętym;

4. Prawidłowe działanie rozrusznika elektrycznego przez dwukrotne zapuszczenie silnika w ciągu najwyżej 5 minut;

5. Prawidłowe działanie instalacji oświetlenia określone przepisami policyjnemi oraz sygnału (wyjątek stanowi przepalenie żarowki);

6. Stan chłodnicy, która nie może wykazywać pęknięć, przez które woda przedostawałaby się kroplami nazewnątrz przy zimnej chłodnicy;

7. Stan nadwozia, a w szczególności odwietrznika, drzwiczek, błotników, budy i stopni;

8. Stan zbiornika benzynowego i przewodów p. pkt. 47/8.

Stan szyb jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu technicznemu.

47. Punkty karne przy badaniu technicznem.

Przewidziane punkty karne:

ad 1. a) Za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej po 100 pkt. kar.

b) Za naruszenie plomby na jednym z resorów . . . . „ 30 pkt. kar.
c) Za pęknięte pióro główne resora . . „ 15 pkt. kar.
d) Za każde inne pęknięte pióro . . . „ 4 pkt. kar.

Uwaga: Do oględzin należy zdjąć pokrowce resorów.

ad 2. Za niedziałanie jednego biegu : . . . po 50 pkt. kar.

ad 3. Za niewypełnienie warunków próby;
a) hamulca nożnego . . . . 20 pkt. kar.
b) hamulca ręcznego . . . . 10 pkt. kar.
Za niedziałanie zapadki . . . . . . 2 pkt. kar.

ad 4. Za niewypełnienie warunków próby rozrusznika . . . . 5 pkt. kar.

Uwaga: Wolno używać rozrusznika celem dwukrotnego zapuszczenia silnika przez dowolnie długie naciskanie kontaktu.

ad 5. Za niedziałanie:
a) obydwu reflektorów drogowych . . . 15 pkt. kar.
b) jednego z reflektorów drogowych . . 5 pkt. kar.
c) latarki tylnej . . . . 2 pkt. kar.
d) obydwu świateł miejskich . . . . . 2 pkt. kar

ad 6. Za uszkodzenie chłodnicy powodujące wyciekanie wody kroplami . . . . . 20 pkt. kar.

ad 7. a) Za brak odwietrznika lub jego części 5 pkt. kar
b) Za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia . . . . 20 pkt. kar.
c) Za uszkodzenie jednego błotnika, jego umocowania lub stopnia . . . 3 pkt. kar.
d) Za uszkodzenie budy . . . . 5 pkt. kar.

ad 8. Za przeciekanie:
a) Zbiornika benzynowego . . . . . . 15 pkt. kar.
b) Zasysacza (mamki), kurków lub przewodów . . . . 10 pkt. kar.

O ile jakiekolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłącznie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje Jury prawo zmniejszenia lub anulowania odpowiednich punktów karnych.

48. Klasyfikacja.

Po ukończeniu konkursu klasyfikacja będzie uskuteczniona oddzielnie w każdej grupie na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie).

Pierwszemu w każdej grupie przysługuje tytuł „Zwycięzcy Międzynarodowego Raidu A. P. 1931 w grupie samochodów popularnych, turystycznych lub luksusowych".

Ci z zawodników, którzy ukończą konkurs conajmniej z 20 punktami dodatniemi, zostaną sklasyfikowani jako „Zawodnicy, którzy ukończyli ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1931".

Zawodnicy, którzy ukończą konkurs osiągając od 0 do 20 pkt. dodatnich będą sklasyfikowani jako „Zawodnicy którzy ukończyli z dobrym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1931".

Reszta zawodników, którzy ukończą konkurs, będzie sklasyfikowana jako „Zawodnicy, którzy ukończyli Międzynarodowy Raid A. P. 1931".

49. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A.P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulega sankcjom, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie sportowym A. I. A. C. R.). pkt. 126.

50. Nagrody klasyfikacyjne.

a) **Puhar Automobilklubu Polski** przyznany będzie w każdej grupie zwycięzcy, uzyskującemu I miejsce.

b) i c) Pozatem w każdej grupie przyznane będą puhary A. P. dla zawodników, uzyskujących II i III miejsce w klasyfikacji.

Uwaga: Przy trzech startujących w danej grupie przyznana będzie I nagroda, przy czterech startujących — I i II nagroda, przy pięciu startujących — I, II i III nagroda.

d) **Nagroda dla zwycięskiego zespołu fabrycznego.** Trzy wozy jednej marki mogą tworzyć zespół fabryczny. Dla zespołów tych przewidziana jest specjalna nagroda przyznana temu zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów karnych.

Suma uzyskanych punktów służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagroda przypada Konstruktorowi.

1927 — „Chrysler", — 1928 — „Austro-Daimler", 1929 — „Tatra, 1930 — „Hudson".

51. Nagrody specjalne.

a) I. Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych (medal złoty) przyznana będzie temu konstruktorowi samochodów polskich, którego conajmniej 2 samochody ukończą raid bez punktów karnych wynikających z pkt. 1a, 2, 3, 4, 6, § 47. regulaminu raidu (1927— „C. W. S.", 1928 — —, 1929 — —, 1930 — —).

b) II Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych (puhar srebrny). Jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnem zdobyciu (niekoniecznie kolejnem) przez tego samego kierowcę przechodzi na jego własność, przyczem do czasu ostatecznego zdobycia jej będzie przechowywaną w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie na niej wyryte. Każdorazowy zdobywca otrzyma dyplom i fotografję tej nagrody. Nagroda ta będzie przyznaną temu z kierowców, który ukończy Raid z najmniejszą ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały czas Raidu; punkty dodatnie uzyskane na próbach szybkości nie będą brane pod uwagę.

(1927 — inż. Hahn na sam. Chrysler, 1928 — Adam hr. Potocki na sam. Austro-Daimler 1929 — Euzebjusz Dzierliński na sam. Citroen, 1930 — Euz. Dzierliński na Citroen po raz II.

c) Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski ś. p. St. Grodzkiego. (figura z bronzu) Jest to nagroda przechodnia dla jednego z Uznanych Klubów Automobilowych lub Afiljowanych, którego członekosiągnie najlepsze wyniki. Przechodzi na własność klubu po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu.

(1927 — Krakowski Klub Automobilowy, 1928 — Oesterreichischer Automobilclub w Wiedniu, 1929 — Automobilklub Polski, 1930 — Krakowski Klub Automobilowy po raz II.)

d) Nagroda Łódzkiego Automobil-Klubu (puhar srebrny).

Nagroda powyższa przeznaczona jest dla kierowcy, który, na wozie polskiej fabrykacji, uzyska najlepszą lokatę w pierwszej połowie klasyfikacji samochodów, które raid ukończyły.

(1929—1930—.)

e) Nagroda firmy „STANDARD NOBEL w POLSCE" S.A. (puhar srebrny)

Jest to nagroda przechodnia dla kierowcy, który uzyska najlepsze rezultaty w ogólnej klasyfikacji, jadąc na benzynie i olejach firmy **„Standard Nobel"**. Po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu, przechodzi na własność kierowcy.

1929 — Maurycy hr. Potocki sam. Austro-Daimler
1930 — „ „ „ „ Voisin. (po raz II.)

f) **Nagroda „Tygodnika Ilustrowanego" (puhar srebrny)**

Jest to nagroda przechodnia dla kierowcy, który w trzech próbach szybkości, przewidzianych w regulaminie, zdobędzie największą sumę punktów dodatnich, i ukończy raid.

Nagroda przechodzi na własność kierowcy po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu.

1930 — Michał Bitny Szlachta i Janusz Piotrowski
sam. Ford

g) **Nagroda pani Maurycowej hr. Potockiej. (waza srebrna)**

Jest to nagroda przechodnia dla kierowcy, który uzyska największą przeciętną szybkość na wszystkich etapach i ukończy raid.

Nagroda przechodzi na własność kierowcy, po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu.

Każdorazowy zdobywca otrzymuje plakietę.

1930 — Jerzy Żochowski i Gaston Marechalle, sam. Delage.

52. Plakiety.

Zawodnicy, którzy ukończą ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1931 otrzymają złote plakiety i dyplomy.

Kończący Raid z dobrym wynikiem otrzymają srebrne plakiety i dyplomy.

Kończący Raid otrzymają bronzowe plakiety i dyplomy.

53. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, przez których będą rozpatrywane; zażalenia na ich decyzje rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje A. P. (zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty, odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy jako też i podanych kilometraży poszczególnych etapów, muszą wpłynąć do Komisji Sportowej A. P. najpóźniej do dnia 15 czerwca 1931, godz. 14. (Pkt. 212 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty, odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody, należy wnieść **natychmiast** po powzięciu przez nich decyzji (pkt. 212 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty, odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce

podczas odbywania etapu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu 1 godziny po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek bądź protestów.

Zażalenia winny być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

54. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia, nie zaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane

55. Wypadki, w których wykluczone są protesty.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu (pkt. 28),

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy i t. p. za wyjątkiem pociągów na przejazdach kolejowych, dla których czas będzie neutralizowany przy postoju ponad 1 min).

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

56. Uzupełnienie przepisów.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania Konkursu.

57. Komentowanie Regulaminów.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i jego przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi; miarodajnym będzie jedynie tekst polski.

Komisja Sportowa A. P.

Sekretarz: Prezes:

(—) St. Szydelski *(—) J. Regulski*

Załącznik A.

REGULAMIN PUNKTÓW.

1. PODCZAS ODBYWANIA MARSZRUTY.			Punkty dodatnie	Punkty karne
a) Start				
Rozruszenie silnika przed sygnałem do odjazdu			—	20
O ile rozruszenie silnika nie odbędzie się 2 min. od chwili dania sygnału do wyjazdu, za każdą nadpoczętą w czasie dalszą minutę			—	1
Za rozruszenie korbą			—	10
Za rozruszenie w ciągu 20 sekund			1	—
b) Próby.				
Próba sprawności i regularności maszyn				
Przekroczenie	Szybkości przeciętnej 60 km./g. na każdym etapie	karane będzie	—	5
Osiągnięcie wyższej przeciętnej	w granicach grupa I do 45 km./g. II do 50 km./g. III do 55 km./g.	nagradzane będzie za każdy kilometr podczas etapu lub półetapu	$^1/_4$	—
Opóźnienie	Nie osiągnięcie minimalnej szybkości przeciętnej, nakazanej dla etapu lub półetapu	karane będzie za każdą 1 minutę opóźnienia do 10% czasu przep.	—	1
		przy 10% — 20%	—	5
Za nieotwieranie maski na każdym etapie			3	—
Próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 3 km.				
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	$^1/_2$	—
Każdy nieosiągnięty km.	szybkości minimalnej	karany będzie	—	$^1/_2$
(Oddzielnie dla 1 km ze stojącym startem i dla 2 km. z rozbiegiem).				

			Punkty dodatnie	Punkty karne
Próba szybkości górskiej na odcinku ok. 3 km.				
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	1	—
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie	—	1
Powtórne próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 3 km.				—
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalmalnej	nagrodzony będzie	1/2	
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie	—	1/2
(Oddzielnie dla 1 km. ze stojącym startem, oddzielnie dla 2 km. z rozbiegiem).				
c) Naprawy.				
Za każdą nadpoczętą minutę w czasie odbywania etapu . .			—	1/2
Za zerwanie plomby maski			—	3
Za użycie narzędzi, części zapasowych lub materjałów nie zabranych ze sobą			—	50
Dolewanie wody w czasie odbywania etapu każdorazowo .			—	10
d) Obca pomoc.				
Użycie obcej pomocy			—	100

2. PRZY BADANIU TECHNICZNEM PO UKOŃCZENIU RAIDU.

(Patrz pkt. 47)

Ad 1.	a) Za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej po	100
	b) za naruszenie plomby na jednym z resorów	30
	c) za pęknięte pióro główne resora	15
	d) za każde inne pęknięte pióro	4
Ad 2.	Za niedziałanie jednego biegu	50

		Punkty karne
Ad. 3.	Za niewypełnienie warunków próby:	
	a) hamulca nożnego	20
	b) hamulca ręcznego	10
	Za niedziałanie zapadki	2
Ad. 4.	Za niewykonanie warunków próby rozrusznika	5
Ad. 5.	Za niedziałanie:	
	a) obydwu reflektorów drogowych	15
	b) jednego z reflektorów drogowych	5
	c) latarki tylnej	2
	d) obydwu świateł miejskich	2
Ad. 6.	Za uszkodzenie chłodnicy powodujące wyciekanie wody kroplami	20
	UWAGA: Ewentualne pęknięcia szyb nie będą brane w rachubę.	
Ad. 7.	a) Za brak odwietrznika lub jego części	5
	b) za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia	20
	c) za uszkodzenie jednego błotnika jego umocowania lub stopnia	3
	d) za uszkodzenie budy	5
Ad. 8.	Za przeciekanie:	
	a) zbiornika benzynowego	15
	b) zasysacza (mamki) kurków lub przewodów	10

Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50.
Sekretarjat czynny od godz. 12—13 i od 18—20.

Ogłoszenie

„Walne Zebranie członków Małopolskiego Klubu Automobilowego odbędzie się dnia 28. II. 1931 r. w lokalu własnym przy pl. Marjackim L. 4. we Lwowie o godzinie 18-ej — z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokółu z ostatniego Nadzwyczajnego Walnego Zebrania.
2. Sprawozdanie Zarządu z czynności za r. 1930.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i udzielenie Zarządowi absolutorji.
4. Uchwalenie preliminarza budżetowego na r. 1931.
5. Wniosek Zarządu w sprawie zmian statutu.
6. Wniosek Zarządu w sprawie mianowania członkiem honorowym prof. inż. Władysława Rubczyńskiego
7. Wybór nowych członków Zarządu w miejsce wylosowanych
8. Wybór Komisji Balotującej, Rewizyjnej i Sądu Honorowego.
9. Wnioski i interpelacje.

W braku przepisanego kompletu o godzinie 18-ej odbędzie się następne Walne Zebranie tego samego dnia o godz. 19-ej bez względu na ilość obecnych członków.

Prezes: (—) *Wojciech hr. Gołuchowski*

Sekretarz Generalny: (—) *Franciszek Hulimka*

Zakł. Graf. P. SZWEDE Warszawa, Warecka 9. Tel. 509-31

PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

ŹRÓDŁA ZAKUPÓW, HOTELE, GARAŻE, RESTAURACJE

Firma i adres	RABATY DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH, UDZIELANE ZA OKAZANIEM LEGITYMACJI CZŁONKOWSKIEJ NA ROK BIEŻĄCY
„MAGNET" Warszawa, Hoża 33	10% od cennika na robotach i materjałach (akumulatory)
SCINTILLA Warszawa, Bagatela 15	10% od aparatów i części
START SKŁADNICA SPORTOWA Warszawa, Chmielna 26.	5% od cennika
„WULKAN" ZAKŁAD WULKANIZACYJNY F. Mazurkiewicz — Warszawa, Hoża 33	15% od cennika
GARAŻ PARAGON Bicskei-utca 3, Budapeszt	20% rabatu za garażowanie i 10% rabatu od cennika napraw



SEIBERLING

AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Składy fabryczne dla odsprzedawców SEIBERLING w POLSCE, Warszawa, Nowogrodzka 42, tel. 532-36